

В настоящее время можно выделить два основных способа организации управления в логистике: системный, являющийся классическим проявлением логистической концепции, и сетевой, представляющий собой систему вариантов принятия решений, упрощающих сложность иерархических структур до горизонтальных систем объектов с повышенной адаптивностью и скоростью принятия решений.

В системном подходе вся логистическая система рассматривается как структура, в которой участники стремятся достичь максимального суммарного эффекта. При этом их локальные критерии подчинены единой глобальной цели. Однако, в системном подходе решения логистических задач в явном виде не учитывается влияние конкуренции между участниками самой системы. Тогда как, если все участники и стремятся к единой цели, то этот факт непременно должен привести к конкуренции внутри самой системы.

В сетевом подходе логистическая система рассматривается как структура, в которой участники являются самостоятельными единицами и преследуют индивидуальные интересы. В этом случае исследуются состояния равновесия и оптимального распределения деятельности всех участников при разных критериях расчета эффективности.

Применительно к практической задаче развития поставок НСМ предприятиями речного транспорта целесообразно при рассмотрении логистических систем применять их комбинацию, рассматривая вопрос, как по горизонтали, так и по вертикали, оценивая совокупность общего и частного, причем с разных точек зрения. Кроме того, необходимым дополнительным условием, учитываемым в управлении интегрированной логистической системой поставок НСМ, является потенциальная возможность получения синергетического эффекта, представляющего собой значительное увеличение уровня получаемого эффекта для всех участников этой логистической системы вследствие интеграции их интересов в едином национально важном проекте.

Список литературы:

- [1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: [Текст].
- [2] Стратегия развития инвестиционно-строительного комплекса Нижегородской области до 2020 года: [Текст].
- [3] Стратегия развития промышленности строительных материалов и индивидуального домостроения на период до 2020 года: [Текст].

А.В. Галушкин, А.Ю. Самарина
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

В докладе рассматриваются вопросы применения синергетического подхода к решению управленческих задач по развитию транспортно-логистических комплексов.

Синергетике посвящено множество научных трудов. Вместе с тем, достаточно мало исследована проблематика синергетики как новой научной парадигмы и, одновременно, присутствует мнение об инструментальном характере науки. В принципе, основы такого взгляда на синергетику определяются зачастую самим по себе понятием этого термина, как теории эволюции сложных открытых систем на базе принципов самоорганизации.

Для синергетики является неприемлемым поиск элементарных рыночных струк-

тур как микрооснов сложного рынка с развитыми макроуровнями [1, с. 7–8]. «Элементарную рыночную структуру нужно искать на границе между макроэкономическими системными понятиями рыночного и социального. Такая структура представлена системой социально-экономических субъектов рынка, обладающих на всех её уровнях, то есть применительно и к индивидуальным, и к институциональным субъектам, фрактальным подобием функций – эмитента, инвестора, производителя, потребителя. То есть элементарная базовая структура является по сути своей либеральной.» [2].

В рамках настоящей статьи внимание будет сконцентрировано на первом фундаментальном факторе роста национальной экономики – факторе усиления глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала и прочих сфер экономики. В Транспортной стратегии отмечается, что «...началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, что особенно важно в связи с вступлением России в ВТО.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу» [3].

Базисом для проведения исследования является указанный выше постулат о необходимости существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы в целях достижения лидирующих позиций в глобальной экономической системе. Такая постановка задачи делает необходимым проведение исследований, направленных в первую очередь на оценку факторов конкуренции в транспортном секторе, как в рамках осуществления глобальных макроэкономических исследований в ходе реализации различных государственных проектов и программ, так и на региональном уровне и уровне конкретных транспортных компаний.

Фактор конкуренции является одним из наиболее важных и, вместе с тем, достаточно сложно определяемых элементов прогнозирования. Более того, в мировой научной литературе по маркетингу уже давно сформировалась тенденция рассмотрения конкуренции на рынках с точки зрения подходов ведения войны. Наиболее ярким примером является бестселлер «Маркетинговые войны» («Marketing Warfare») 1986 г. всемирно известных маркетологов Э. Райса и Д. Трауга, взявших за основу своих подходов в маркетинге теорию ведения войны Карла фон Клаузевица, изложенную в труде под названием «О войне» (Clausewitz K. VomKrieg) 1832/34 г. В книге «Маркетинговые войны» впервые была озвучена популярная сейчас на западе аналогия между борьбой корпораций за лидерство и военными действиями.

Базовые идеи «Маркетинговых войн» сейчас становятся все более востребованы в мировой практике. Компаниям в совершенно любых направлениях экономической деятельности необходимо совершенствоваться в борьбе с конкурентами, обходя их преимущества и используя недостатки. Широкая научная общественность западной ментальности, считает, что такова стандартная глобальная модель выживания бизнеса в третьем тысячелетии [4].

На мой взгляд, такая позиция имеет односторонний взгляд на вещи и тяготеет к американской системе восприятия экономической действительности. В противовес такому суждению можно привести пример китайского «экономического чуда» с иными базовыми постулатами, заложенными в основы развития. Вопрос лежит не в том, какую из систем выбирать за основу, а каким образом можно совместить совершенно различные позиции в единой эффективной системе. По-видимому, именно синергетический подход к решению проблемы и является ключевым моментом.

Аналогичный подход может быть применен в рамках поставленных Транспортной стратегией задач интеграции в мировое пространство как для транспортного комплекса в целом, так и для его отдельных подструктур. Вектор развития должен формироваться не только исходя из технического и экономического преимущества над конкурентами, но и основываясь на принципах ведения конкурентных войн на мировом и региональных рынках.

Однако в контексте данного вопроса нужно заметить, что в рамках национальных интересов важно также иметь и сдерживающие механизмы, противодействующие внутреннему нагнетанию подобных экономических конфликтов и перенаправляющие их в созидательное русло. Важнейшим из них является система государственного регулирования.

Необходимо понимать, что для динамического развития национальной экономики нужна как определенная доля хаоса, применимая с точки зрения самоорганизации рыночной системы, так и система внешнего управления и контроля за ней. Причем механизмы самоорганизации и организации в такой системе должны быть оптимально сбалансированы. Уровень свободы должен быть четко определен для каждого этапа развития или стагнационных моментов [5].

Исходя из фундаментальных подходов синергетики, одним из основных вариантов для решения проблем подобного характера, является применение коэволюционных способов прогнозирования сложных социально-экономических систем.

Существует закономерность. Чем выше уровень сложности системы, тем выше степень ее неустойчивости и подверженности кризисам. Именно поэтому в современном мире для социально-экономических систем, находящихся на различном уровне развития, принцип коэволюционной динамики прогнозирования становится наиболее перспективным механизмом для исследования и реализации проектов на практике.

Наука синергетика предлагает механизмы существенного снижения трудозатрат на достижение поставленных целей за счет применения принципа резонансного влияния. С ее помощью можно реализовать идею формирования сложных и стабильно работающих социально-экономических систем путем их формирования за счет интеграции более простых эволюционирующих элементов (подструктур).

Обычно, параметр коэволюционного развития систем в настоящее время модно применять лишь в биологии, откуда он и просачивается в научную литературу по другим направлениям. Относительно экономических систем, этот принцип является крайне редко применимым, а в сфере экономики транспорта не встречается вообще, что на наш взгляд кажется недопустимым упущением.

Под термином коэволюция понимается совместная эволюция двух или нескольких систем, объединенных позитивными обратными связями. В данных системах прослеживается четкая взаимосвязь, при которой развитие одной системы стимулирует к развитию другую систему, которая, в свою очередь, снова влияет на первую, т.е. наблюдается цикличность взаимовлияющих компонентов. Кроме того, замечено, что за счет коэволюции возможно формирование так называемых «быстрых эволюционных лавин» – скачков в развитии, что как раз важно в реализации экономических проектов [6].

В современном мире характерной особенностью международных перевозок является их высокий уровень конкуренции. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года говорит, что «основой функционирования и развития рынка транспортных услуг является конкуренция независимых негосударственных операторов» [1].

Чаще всего конкуренция присутствует как неотъемлемая часть рыночной экономики. Однако она может вызывать и отрицательные процессы. В частности, монополизация в результате конкурентной борьбы может привести к ущемлению прав потребителей, нерациональному расходованию ресурсов и прочим неблагоприятным

факторам. Кроме того, конкуренция внутри каждого вида транспорта часто носит еще и демпинговый характер, особенно в случае чрезмерности предложений на рынке.

В свою очередь, применение принципов логистики может переводить конкуренцию между разными видами транспорта из области противодействия в область взаимодополняемости. В дополнение к этому фактору, нужно заметить, что вопросы взаимодействия и координация в деятельности транспортного комплекса должны регулироваться государством.

Интеграция в глобальные рынки транспортных услуг однозначно будет иметь результатом сильное повышение конкуренции. Приход на российский рынок зарубежных транспортных компаний наряду со снятием ограничений для них существенно осложнит существование национальных перевозчиков. Общемировые тенденции развития транспорта говорят о том, что для Российской экономики будет практически нереально контролировать экономические риски без наличия уверенных позиций в национальном транспортном комплексе после таких изменений.

Для российской транспортной системы подобный уровень развития пока трудно достигим. Однако формирование новых принципов и реалий функционирования транспортного комплекса страны в соответствии с идеями, изложенными в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, применением инновационных синергетических коэволюционных подходов к формированию конкурентных преимуществ, реально позволит России занять лидирующие мировые позиции в этом вопросе.

Список литературы:

- [1] Коган А.М. Макрорегулирование высокоразвитого рынка: «невидимая рука», конкуренция, потребности системы. М.: Маркет ДС, 2006., с. 7–8.
- [2] Евстигнеева Л.П., Евстигнеев Р.Н. Экономика как синергетическая система. Изд. 2-е. – М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2012. – 272 с.
- [3] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: [Текст].
- [4] Траут Дж., Райс Эл. Маркетинговые войны («Marketing Warfare»). Издательство: Питер. Серия: Деловой бестселлер. 2009 г.
- [5] Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Статья «Козволюция сложных социальных структур: баланс доли самоорганизации и хаоса». Режим доступа: <http://spkurdyumov.ru/forecasting/koevoljuciya-slojnyh-socialnyh-struktur/>
- [6] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Козволюция. Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Козволюция>

И.А. Горохова
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ОПЕРАТИВНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПРИ ПОСТАВКЕ НСМ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: нерудные строительные материалы, работа под «заказ», гибкий график, сменно-суточное планирование, гидрокомплекс.

В статье рассматриваются методические рекомендации оперативного управления перевозкой НСМ на речном транспорте.

В современных условиях основное организационно-техническое содержание понятия гидрокомплекса осталось практически без изменения, однако добавились некоторые особенности в их работе, обусловленные рыночными отношениями. Одной из таких особенностей является потребность в снижении технологических запасов речного песка на складе порта. Если раньше речной порт мог в период навигации сфор-