



Задачи развития многоуровневой системы управления транспортно-логистической инфраструктурой

Стариков А.А., бизнес-аналитик, Общество с ограниченной ответственностью «Импульс», Петропавловск – Камчатский, Россия

Аннотация: В статье раскрыты предпосылки и задачи формирования транспортно-логистической системы инфраструктурного обеспечения бизнеса на разных уровнях управления экономикой

Ключевые слова: транспортная логистика, интеграционные процессы, системный подход, инфраструктура

Tasks of multilevel management system development in the sphere of transport-logistic infrastructure

Starikov A.A., Business Analyst,
Limited Liability Company «Impulse», Petropavlovsk – Kamchatsky, Russia

Annotation. In article pressing conditions and tasks of creation transport-logistic system infrastructure support at different levels of economic management

Key words: transport-logistic, integration process, systems approach, infrastructure

Анализируя специфику современного этапа развития бизнес-сферы, надо заметить, что в нынешней постиндустриальной экономике на деятельность, связанную с изготовлением продукции, приходится относительно малая доля затрат времени, а значительно большего времени требуют различные операции, связанные с перемещениями сырьевых ресурсов и готовых товаров. Этим обстоятельством определяется высокая актуальность и значимость задач

комплексного управления грузодвижением.

На сегодняшнем этапе необходимым становится развитие инфраструктурного комплекса нового типа – транспортно-логистического с построением мультимодальных терминально-логистических центров и транспортно-логистических комплексов, органично включенных в многоуровневый механизм логистически-ориентированного регулирования бизнеса.

Скоординированная логистизация всех типов грузоперевозок предполагает трансформацию системы управления товародвижением с позиций понимания совокупного цикла транспортировки в виде многоуровневой логистической системы, в которой отдельные этапы данного цикла понимаются в виде важных элементов целостной системы.

Вряд ли требует особых доказательств тот факт, что повышение эффективности грузоперевозок обеспечит рост налоговых поступлений, сделает более привлекательным транзит по участкам международных транспортных коридоров, проходящих по нашей территории. Вместе с тем, анализируя современные условия, в которых приходится действовать отечественным звеньям транспортно-логистической инфраструктуры, нельзя не сказать, что сейчас их работу осложняет целая совокупность неблагоприятных факторов, очень велика степень неопределенности и рисков, включая как геополитические риски (санкционные и другие), так и внутрироссийские.

Логистизация подходов к управлению грузоперевозками предполагает регулирование потоковых процессов в пространственно-временной плоскости в целях синхронизации сопряженных элементов организации товародвижения. При этом ключевой задачей субъектов транспортно-логистической деятельности выступает ускорение перемещений грузов с освобождением отправителей и получателей от основной массы действий по сдаче-приемке (перегрузке) товарно-материальных ценностей.

Бизнес-устойчивость и действенность работы звеньев транспортно-логистической инфраструктуры в очень большой степени определяется

эффективностью инструментария их поддержки на общегосударственном и региональном уровнях регулирования экономики. Оценивая рациональность используемых сегодня инструментов многоуровневого регулирования транспортно-логистической деятельности, можно констатировать очевидную целесообразность их скорейшего совершенствования.

Комплексно рассматривая предпосылки развития системы управления грузодвижением, нужно отметить, что во-первых, такими предпосылками выступают усилия по оптимизации кредитных, налоговых и прочих параметров среды, в которой приходится действовать грузоперевозчикам, во-вторых, – усилия по принципиальному улучшению форм и методов работы самих субъектов грузоперевозок, в т.ч. усилия по логистизации транспортно-складских и информационно-коммуникационных подсистем управления хозяйствованием [3]. Иначе говоря, одновременно с развитием транспортно-логистических организаций как таковых необходимо гибкое сочетание инструментов их внутрифирменного управления с механизмами государственного регулирования.

Одной из важнейших макроэкономических задач системы управления транспортно-логистическим обслуживанием, по нашему убеждению, является обеспечение рациональности инвестиций с одновременным снижением их рисков. Уточнение задач управления инвестициями должно базироваться на принципах устойчивого развития национального транспортного комплекса, нацеленных на ускоренное обновление весьма изношенных основных фондов.

К числу макроэкономических задач оптимизации инвестиционных процессов в транспортном комплексе относится развитие механизма обеспечения государственных гарантий для инвесторов, а также повышение рациональности налоговых регуляторов. Необходимым является обеспечение сопряженности инвестиционной политики с инструментарием хозяйственных систем различных уровней, на каждом из которых детализируются параметры инвестиционных процессов с обеспечением возможности необходимых корректировок.

Совокупность задач, включая инвестиционные, в сфере транспортной логистики может быть решена путем консолидации ресурсов государства и частных транспортно-логистических структур в рамках различных форм государственно-частного партнерства (ГЧП), позволяющих обеспечить сопряженное развитие различных транспортных узлов при согласованности интересов государства, грузоперевозчиков, экспедиторских структур и инвестиционных компаний [3].

Осуществление модернизации отечественной транспортно-логистической инфраструктуры представляется возможным на базе использования программно-целевых методов работы, например, путем разработки комплексной программы «Логистическая оптимизация транспортной инфраструктуры России до 2035 года» (название подобной программы, конечно, может быть различным) с обеспечением ее финансирования из бюджетов разных уровней, а также из внебюджетных источников на принципах ГЧП. Итогом реализации такого рода программы может быть достижение рациональной консолидации потенциалов всех типов транспорта, дополняющих возможности друг друга.

Одной из ключевых предпосылок развития многоуровневого транспортно-логистического инфраструктурного комплекса в современных условиях является формирование новых геостратегических коммуникаций. Уточняя приоритеты субъектов транспортно-логистической инфраструктуры, следует учитывать несколько основных аспектов: маршруты грузоперевозок (геополитика); объекты грузоперевозок (сфера производства); формы и механизмы управления перевозками (логистика). В условиях высоких рисков и неопределенности, характерных для современного этапа социально-экономического развития, все бизнес-трансформации должны проводиться с обязательным учетом принципов транспортной безопасности, т.е. с обеспечением необходимого уровня защиты национальных коммуникаций, требующихся для устойчивого развития социально-экономической и оборонной сферы в динамично трансформирующихся геополитических условиях.

Консолидацию отечественных транспортно-логистических ресурсов с глобальной транспортно-терминальной системой сейчас нужно строить без какого-либо участия в трансграничных проектах, которые способны поставить национальную экономику в труднопреодолимую зависимость от зарубежья. В настоящее время это требование становится крайне важным и актуальным.

Изучение теоретико-методологических основ иерархического управления экономикой, а также анализ фактического опыта регулирования грузоперевозок позволяют утверждать, что устойчивое повышение эффективности работы звеньев отечественной транспортно-логистической инфраструктуры возможно на основе комплексного и системного подхода, означающего рационализацию управления в разрезе трех базовых взаимоувязанных комплексов:

А. Комплекс макроэкономического уровня управления, предполагающий обеспечение условий, необходимых для формирования единого бизнес-пространства и консолидации региональных экономических потенциалов в целях устойчивого развития всех видов грузоперевозок с построением системы мультимодальных и интермодальных транспортно-логистических центров.

В. Комплекс внутрикорпоративного уровня управления субъектами грузоперевозок, имеющий целью повышение их конкурентоспособности путем логистической координации внутрифирменных процессов товародвижения с минимизацией предпосылок несогласованности сквозных материальных, информационных и денежных потоков и максимальным использованием разнопланового потенциала вертикальной интеграции.

С. Комплекс межкорпоративного уровня взаимодействия в транспортно-логистической сфере, обеспечивающий достижение эффекта синергии в рамках горизонтальной бизнес-интеграции и кластерных форм работы с использованием механизмов согласования интересов.

Системность в управлении звеньями транспортно-логистической инфраструктуры предполагает формирование четко выстроенного иерархического механизма субъектно-объектного взаимодействия, функционирующего на основе прямых и обратных связей.

Ключевая задача системы управления звеньями транспортно-логистической инфраструктуры в каждом из вышепредставленных комплексов (А,В,С) заключается в четкой увязке целей управления с инструментарием и методами достижения этих целей, а также со всеми элементами управленческого потенциала.

Многоуровневая модернизация системы регулирования транспортно-логистических процессов должна осуществляться на принципах инновационных концепций логистики, нацеленных на оптимизацию всей массы потоковых процессов в сфере грузодвижения и терминальных работ с повышением степени их сопряженности на всех стадиях их прохождения [6,7].

В заключение подчеркнем, что развитие многоуровневой, в т.ч. региональной, системы управления звеньями транспортно-логистической инфраструктуры необходимо проводить с неременным обеспечением баланса интересов и поддержанием высокого уровня мотивации всех ее звеньев. Соблюдение данного требования является принципиальным.

Библиографический список:

1. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы // РИСК. – 2013. – №3.
2. Брынцев А.Н. Логистика и продвижение товара //РИСК, – 2013. – №4. – С.48-50.
3. Гарнов А.П., Проценко И.О. Актуальные задачи логистического управления процессами грузоперевозок// РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. – 2016. – №2. – С. 30-33.
4. Карнаухов С.Б., Семенов Н.Н., Быков А.В. Разноуровневые предпосылки активизации инновационных процессов //Сибирская финансовая школа. – 2011. – №6. – С.7-11.
5. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.

6. Сулейманов, З.Э. Формирование целостной системы управления таможенно-логистической деятельностью: проблемы методологии и практики: монография /З.Э. Сулейманов – Москва: ОАО «ИТКОР», 2018. – 150 с.

7. Шумаев В.А. Логистика как эффективный инструмент управления и развития экономики страны. Монография. – М.: ОАО «ИТКОР», 2020. – 168с.

8. Элларян, А.С. Логистическое управление интегрированными транспортно-экспедиторскими процессами /А.С.Элларян. – Москва, ИД «Экономическая газета», 2013. – 251 с.

References:

1. Adamov N.A., Ellaryan A.S. Conceptual aspects of the development of the national transport and logistics system // RISK. – 2013. – № 3.

2. Bryntsev A.N. Logistics and product promotion //RISK, – 2013. – № 4. – pp.48-50.

3. Garnov A.P., Protsenko I.O. Actual tasks of logistics management of cargo transportation processes// RISK: Resources. Information. Supply. Competition. – 2016. – №2. – pp. 30-33.

4. Karnaukhov S.B., Semenov N.N., Bykov A.V. Multilevel prerequisites for the activation of innovative processes //Siberian Financial School. – 2011. – № 6. – p.7-11.

5. Prokofieva T.A., Adamov N.A. Strategy for the development of logistics infrastructure in the transport complex of Russia: Monograph. – М.: Publishing House «Ekonomicheskaya Gazeta», 2011.

6. Suleymanov, Z.E. Formation of an integral management system of customs and logistics activities: problems of methodology and practice: monograph /Z.E. Suleymanov – Moscow: JSC «ИТКОР», 2018. – 150 p.

7. Shumaev V.A. Logistics as an effective tool for managing and developing the country's economy. Monograph. – М.: JSC «ИТКОР», 2020. – 168s.

8. Ellaryan, A.S. Logistics management of integrated freight forwarding processes / A.S. Ellaryan. – Moscow, Publishing house «Ekonomicheskaya Gazeta», 2013. – 251 p.

Для цитирования: Стариков А.А., Задачи развития многоуровневой системы управления транспортно-логистической инфраструктурой / Российский экономический интернет-журнал. – 2023. – № 1. URL:
© Стариков А.А., Российский экономический интернет-журнал 2023, № 1.