

Элларян А.,
к.э.н., главный научный сотрудник,
ОАО «ИТКОР»

НАПРАВЛЕНИЯ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИ- ОРИЕНТИРОВАННЫХ КЛАСТЕРНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ

В статье рассмотрены проблемы развития логистических кластеров в транспортном комплексе. Определены перспективы логистизации транспортно-экспедиторского обслуживания грузопотоков в условиях кластеров. Ключевые слова: кластер, бизнес-партнерство, логистизация транспортно-экспедиторских процессов, согласование интересов.

Масштабы, темпы и направления логистизации экономики, включая ее транспортный комплекс, во многом зависят от рациональности форм организации потоковых процессов.

Весьма эффективным подходом к развитию организационного обеспечения системы логистического управления бизнес-процессами является развитие кластеров, представляющих собой форму устойчивого взаимодействия совокупности независимых географически сконцентрированных субъектов товарного рынка, выполняющих логистические функции в целях обеспечения полного цикла основных и сопутствующих потоков, сквозной оптимизации ресурсных возможностей участников кластера.

Структура логистического кластера формируется организациями, объединенными едиными материальными, информационными и финансовыми потоками. Можно сказать, что логистический кластер консолидирует субъекты рынка, формирующие, преобразующие и потребляющие материальные потоки: товаропроизводителей, потребителей и посредников; транспортные и экспедиторские компании, складские комплексы, терминалы и распределительные центры; органы государственного (федерального, регионального) управления; организации, оказывающие сопряженные услуги. Приведенный укрупненный состав достаточно типичен для основных форм кластерных образований.

По географическому признаку выделяются: локальные кластеры; региональные кластеры; национальные кластеры и международные кластеры. По степени устойчивости кластеры могут быть стагнирующими, устойчивыми и растущими. По стадиям развития различаются: перспективные (прекластеры); зарождающиеся кластеры, развивающиеся кластеры; зрелые кластеры; трансформирующиеся кластеры.

Развитие транспортно-логистических кластеров способствует эффективному решению целого ряда задач оптимизации товародвижения, включая такие как: обеспечение рационального построения транспортно-экспедиторских и терминально-складских комплексов; рационализацию про-

цессов грузоперевозок с участием нескольких видов транспорта; формирование системы оперативного взаимодействия, планирования, координации и диспетчерского регулирования в транспортных узлах и обеспечение оптимального сервисного обслуживания товаропотоков; развитие логистической информационной системы, обеспечивающей эффективный обмен информацией между участниками кластера.

Как специфическая организационная форма транспортно-логистический кластер создается в целях повышения эффективности управления технологическими цепочками перемещения грузопотоков от поставщиков сырья, производственных структур до потребителей, взаимодействующих в рамках единого потокового процесса, способствуя развитию и росту логистического потенциала определенной территории.

Транспортно-логистический кластер позволяет: развивать базовые терминально-логистические структурные элементы на основе формирования грузоперерабатывающих терминалов, терминально-складских комплексов многоцелевого назначения, предоставляющих всю совокупность складских таможенных и сопровождающих услуг; повышать конкурентоспособность транспортных коридоров; сокращать долю транспортных затрат в валовом внутреннем продукте; обеспечивать кооперацию и интеграцию малых и средних логистических организаций – транспортных, экспедиторских, складских и др. в общую логистическую систему; адаптировать внутренние структуры и внешние бизнес-связи к условиям неопределенности среды.

Важнейшими функциями руководства (стратегического ядра) кластерного образования должны быть: выбор логистической стратегии, организация ее разработки и координация работ по реализации с соответствующей оптимизацией оргструктуры.

Теоретически в общем виде любая система представляет собой совокупность взаимосвязанных и взаимозависимых элементов, функционирование которых регулируется определенными субъектами управления. Элементами системы внутрикластерных экономических отношений являются подсистемы планирования, контроля, стимулирования и экономической ответственности, определяющие имущественные, арендные, производственные, финансовые отношения между участниками кластера и их структурными подразделениями - основными, вспомогательными, обслуживающими, управленческими.

Если действия различных участников кластера и их служб не объединены единой логистической стратегией обеспечения, может возникнуть эффект "лебеда, рака и щуки", когда отдельные звенья не осознают и не заинтересованы в реализации общих целей. Анализ практики и экспертные оценки показывают, что во многих интегрированных бизнес-образованиях неустойчивое экономическое положение является следствием вышеописанной ситуации.

Нужно заметить, что эффективность организационного обеспечения, базирующегося на единстве общей для всех участников кластера логистической стратегии, во многом зависит от оперативности взаимодействия между подразделениями и оптимизации внутрифирменного документооборота. С уче-

том этих обстоятельств и на основе анализа хозяйственной практики целесообразной, например, представляется замена внутрикластерной переписки на более оперативные и рациональные логистические формы взаимодействия.

Важнейшей задачей системы логистического управления транспортно-экспедиторской деятельностью в условиях кластера является задача повышения эффективности самого внутрикластерного организационно-экономического механизма, т.е. саморазвитие. При этом критерием оценки системы управления наряду с показателями эффективности транспортно-экспедиторских и сопряженных с ними работ может выступать быстрота и обоснованность принимаемых решений. Алгоритм принятия управленческого решения представлен на рис. 1.

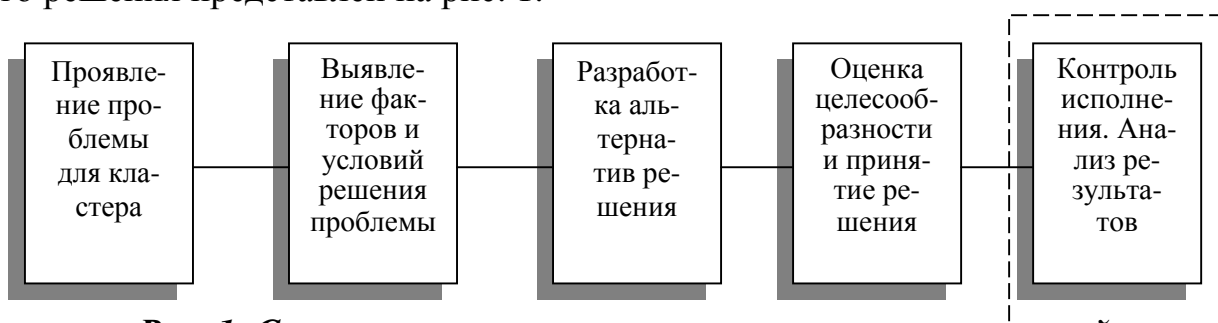


Рис. 1. Схема процесса принятия управленческих решений

Эффективность принятия логистических внутрикластерных управленческих решений должна обеспечиваться по всей технологической цепочке транспортно-экспедиторских работ в системе взаимодействия с хозяйственными партнерами.

В целях повышения эффективности функционирования кластерного образования транспортной сферы необходимо активное использование возможностей инновационного менеджмента как инструмента логистизации всех сопряженных бизнес-процессов. Инновационный менеджмент в сфере транспортно-экспедиторских услуг можно рассматривать как элемент стратегического управления развитием кластера на основе планомерной реализации нововведений технико-технологического, проектно-конструкторского и организационно-экономического характера.

К условиям эффективной инновационной деятельности могут быть отнесены: целенаправленность и приоритетность; системность и комплексность; обеспеченность необходимыми ресурсами; согласованность и поэтапная своевременность. Среди основных этапов управления инновациями в рассматриваемой области, на наш взгляд, следует выделить: поиск, отбор и систематизацию новых идей и решений; определение возможностей, затрат и результатов практической реализации новаций; разработку детализированной программы реализации; организацию практического воплощения идеи; контроль за ходом реализации, анализ результатов и корректировку хозяйственного поведения участников кластера с учетом результатов нововведений.

Создание и функционирование гибкой и комплексной системы управления инновационными процессами, ориентированными на логистизацию

транспортно-экспедиторской деятельности в условиях соответствующего кластера, на наш взгляд, должны предусматривать сквозной механизм регулирования инноваций от возникновения идеи до ее реализации. Подразделения, занимающиеся технической политикой и нововведениями, должны действовать строго согласованно на основе четкой логистической координации, осуществляемой специальным советом или рабочей группой. Эти задачи может выполнять, например совет по инновациям и анализу перспектив развития, состоящий из специалистов основных участников транспортно-логистического кластера.

Кластерные образования все активнее обращаются к методам управления, рассматривающего внезапные и резкие изменения во внешней среде, технологиях и конкуренции как реальность современной экономической жизни, требующей новых приемов логистического менеджмента. Соответственно меняются и структуры управления. Организационные механизмы кластеров сегодня активно приспособляются к выявлению новых проблем и выработке новых решений, разумеется, не забывая о контроле уже принятых.

При модернизации структуры управления конкретного транспортно-логистического кластера нужно учитывать, что она должна отвечать ряду критериев. Оптимальной, видимо, можно считать структуру, которая будет закреплять логистически наиболее целесообразные связи и взаимосвязи ступеней управления, реализуемые в процессе воздействия на объект управления, и обеспечивать эффективность его функционирования. Исходя из этого, можно определить некоторые критерии оптимума: наикратчайший путь от звена управляющей системы до управляемого (от источника команды до объекта управления); оптимальное число ступеней и звеньев; наименьшее число "входов" и "выходов" каждого звена; обеспечение реального участия всех звеньев в процессе управления; четкий состав видов работ по управлению; отсутствие дублирования. Данные методические подходы обеспечивают логистическую консолидацию и оправданное сокращение бизнес-процессов.

При формировании кластерных структур существенное значение имеет комплексный анализ факторов, влияющих на проектируемый тип структуры. Все эти факторы можно сгруппировать на внутренние и внешние. При этом к внутренним можно отнести:

- технические (масштабы участников кластера, сложность технологических процессов и оборудования, уровень механизации и автоматизации бизнес-процессов, характер информационных потоков);
- организационно-экономические (характеристика связей между различными ступенями и звеньями управляющей системы, между объектом и субъектом управления, степень централизации функций, эффективность внутриэкономических регуляторов и т.п.);
- социально-психологические (социальная структура и отношения в коллективе, характеристика психологического климата и т.д.).

К внешним факторам можно отнести структурообразующие связи и условия, включая региональные, межрегиональные и внешнеэкономические от-

ношения (кооперация и размещение транспортных организаций и сопряженных с ними хозяйственных звеньев, система бизнес-партнерства, взаимодействие с органами государственного управления, климатические и природные условия и т.д.).

Наибольшее влияние на структуру управления оказывают функции управления, их состав, содержание и объем. В связи с изменяющимися условиями хозяйствования организаций транспортного комплекса, естественно, должна меняться совокупность выполняемых функций управления. Так, если сегодня на первый план вышли проблемы логистизации и финансов, необходимо развитие функций управления этим сектором хозяйствования с соответствующим совершенствованием звеньев кластера, выполняющих функции логистики, координации, финансового менеджмента и маркетинга.

Говоря об особенностях развития современной системы организации управления транспортно-экспедиторскими компаниями в условиях кластеров, нужно отметить безусловно полезный опыт модернизации управления в американских компаниях, где реорганизация рассматривается не как "пожарное" мероприятие, а как плановый постоянный процесс управляемого повышения конкурентоспособности компании (интегрированной бизнес-группы).

В американских бизнес-образованиях сложилась определенная система управления реорганизациями различного масштаба. Она обеспечивает, во-первых, достаточно плавный переход от старых методов управления к новым, а, во-вторых, способствует превращению последних в привычный элемент каждодневной работы персонала. Крупные перестройки управления проводятся обычно раз в пять лет, более мелкие - ежегодно, при этом далеко не все нововведения (различные информационные системы, процедуры планирования и т.п.) оказываются жизнеспособными.

В управлении реорганизациями можно выделить несколько характерных моментов. В их числе: предварительный анализ подготовленности компании к внедрению новых методов организации и управления; составление специальной целевой программы по перестройке; создание структуры руководства этой программы; формирование особых методов и форм контроля, позволяющих корректировать ход реорганизации.

Нужно отметить, что важным является не только определение, обладает ли бизнес-образование достаточными финансовыми, материальными и трудовыми ресурсами для нововведения, но и выявление основных организационных и психологических барьеров на его пути. В организационном плане препятствиями могут стать: конфликт между подразделениями (участниками кластера); недостаточно развитая сеть коммуникаций между ними; слабая поддержка руководства; противоречие между сложившейся системой стимулирования и новыми требованиями к организации работы; наконец, бюрократическое сопротивление любым нововведениям, стремление сохранять сложившиеся отношения подчиненности.

Система взаимоотношений между участниками логистического кластера, являющаяся весьма сложной по своей природе, должна включать в себя орга-

низационный, экономический, правовой, информационно-коммуникативный, инновационный и прочие механизмы. В процессе формирования кластерных образований особое внимание необходимо уделять согласованию интересов его участников, ранжируя эти интересы и выявляя возможные сферы противоречий.

Транспортно-логистические кластеры должны формироваться с учетом конкретной социально-экономической ситуации, складывающейся на конкретной территории, а также перспектив ее развития. Необходим детализированный анализ существующих возможностей и ограничений при разработке механизмов функционирования данного кластера.

Следует подчеркнуть, что в создании и последующем развитии транспортно-логистических кластеров важную роль должны играть государственные структуры и научно-исследовательские организации, способствующие более точному определению стратегии развития кластера и его рационального состава.

Транспортно-логистический кластер обеспечивает связь между экономическими субъектами за счет перемещения грузопотоков во времени и пространстве. Перемещение потоков, разумеется, невозможно без развитых информационных коммуникаций. В этой связи принцип коммуникационного единства, предполагающий наличие единого информационного пространства должен лежать в основе формирования транспортно-логистических кластеров.

Резюмируя данный материал, отметим, что определение возможностей и правовых основ построения кластера, уточнение его целей и задач, а также формирование направлений развития и оценку эффективности функционирования необходимо проводить как на уровне всего кластера, так и на уровне его конкретных участников.

Библиографический список:

1. Аганбегян А.Г. Социально-экономическое развитие России. – 3-е изд. – М.: Дело, 2005.
2. Адамов Н.А. Проблемы правового регулирования лизинга в России. // Лизинг. 2009. № 6. С. 53-57.
3. Адамов Н.А. Логистическое управление финансовыми потоками организации. // Сибирская финансовая школа, 2011, №6. С. 144-147.
4. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы. // РИСК. 2013. №3.
5. Адамов Н.А., Каптерев А.И. Логистика и лизинг: сопряженность задач и направления развития // Сибирская финансовая школа, № 6, 2011 г. Стр.92-94.
6. Адамов Н.А., Мельцас Е.О. Перспективы и проблемы развития авиализинга в России. // Фундаментальные и прикладные исследования кооперативного сектора экономики, № 3, 2010 г. Стр.63-65.
7. Адамов Н.А., Пенчукова Т.А. Методика исчисления налога на прибыль организаций у лизинговых компаний // Лизинг, 2009 №7. С.41-45.

8. Брынцев А.Н., Гущо М.В., Примак Л.В. Инвестиционный менеджмент. М.: Агентство социальный проект, 2009. 176 с.
9. Брыкин А.В., Шумаев В.А. Организация инновационного развития промышленности на основе кластерного подхода. // Экономист. 2013, №3.
10. Гарнов А.П., Семенов Н.Н. Особенности и задачи регионального управления отечественной бизнес-сферой с учетом рациональных зарубежных подходов. // РИСК, 2012, №1, с. 249-253.
11. Карнаухов С.Б., Семенов Н.Н., Быков А.В. Разноуровневые предпосылки активизации инновационных процессов. // Сибирская финансовая школа. 2011. №6, с 7-11.
12. Кузык Б.Н., Яковец Ю.В. Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва. – М.: ЗАО Издательство «Экономика», 2004.
13. Одесс В.И., Семенов Н.Н. От снабжения и сбыта через оптовую торговлю к логистике. // РИСК, 2012, №1, с 647-651.
14. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография.- М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.
15. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М., Зацепин А.С. Кластерный подход к формированию макрологистических платформ на территории Федеральных округов России. // Логистика сегодня. 2011, №1, с. 46-61.
16. Прокофьева Т.А. Логистический подход к реализации транспортной стратегии России: региональный аспект. // Логистика сегодня.- 2004, №1.
17. Прокофьева Т.А. Логистические центры как стратегические точки роста экономики России. // Экспедирование и логистика, 2006, №1.
18. Шумаев В.А. Маркетинг и логистика оптового звена // РИСК, 2013, №1. С. 41-45.