

Теоретические основы логистического менеджмента региональных трансграничных процессов

Чижова Л.П., к.э.н., профессор, кафедра «Экономической безопасности и финансов»

Российский университет кооперации, Мытищи, Россия

Адамов Н.А., д.э.н., профессор, кафедра «Экономической безопасности и финансов»

Российский университет кооперации, Мытищи, Россия

Аннотация. Подчеркивается, что новым резервом лидерства участников трансграничных процессов выступает внедрение таможенно-логистических инноваций. Делается вывод, что стратегическое развитие многоуровневой системы организации таможенно-логистической деятельности должно осуществляться на основе достижения баланса интересов всех ее участников и с учетом инновационных трендов трансформирующейся экономики.

Ключевые слова: региональная экономика, региональная логистика, системный подход, таможенно-логистическая деятельность, таможенно-логистическое управление бизнесом, механизм управления, риски, инновации

Theoretical bases of logistics management of regional cross-border processes

Chizhova L.P., Ph. D., Professor, Department of «Economic security and Finance»
Russian University of cooperation, Mytishchi, Russia

Adamov N.A., doctor of Economics, Professor, Department of «Economic security and Finance»

Russian University of cooperation, Mytishchi, Russia

Annotation. It is emphasized that a new reserve of leadership for participants in cross-border processes is the introduction of customs and logistics innovations. It is

concluded that the strategic development of a multi-level system for organizing customs and logistics activities should be carried out on the basis of achieving a balance of interests of all its participants and taking into account innovative trends in the transforming economy.

Keywords: regional economy, regional logistics, system approach, customs and logistics activities, customs and logistics business management, management mechanism, risks, innovations

Повышение эффективности механизмов управления таможенно-логистической деятельностью на всех уровнях хозяйствования представляет собой весьма актуальную и многоаспектную проблему в российской экономике и экономике многих постсоциалистических стран. От качества решения данной проблемы в огромной степени зависит конкурентоспособность их национальных экономик.

Целью настоящей статьи является проведение теоретического анализа и разработка методологических подходов к управлению таможенно-логистическими процессами на трансграничных территориях. Достижение заданной цели основывалось на анализе применимости системного подхода к развитию таможенно-логистического управления бизнесом, что позволило выявить проблемные зоны таможенно-логистической деятельности и предложить модель комплексного управления таможенно-логистической деятельностью. Отдельное внимание уделяется систематизации методологических подходов к управлению рисками в таможенно-логистической сфере.

Актуальность работы состоит в разработке теоретико-методологических подходов к решению проблемы совершенствования таможенно-логистического управления трансграничными процессами в России, адекватного современным геополитическим и экономическим реалиям.

Вместе с тем, остаются малоизученными вопросы организации таможенно-логистического управления трансграничными процессами, актуальность которых возрастает в условиях глобализации экономики и

расширения интеграционных связей российских компаний с зарубежными как на мировом уровне, так и на приграничных территориях. Следовательно, поиск теоретико-методологических решений вопросов, связанных с совершенствованием таможенно-логистической деятельности, позволит сформулировать новый концептуальный взгляд на механизм таможенно-логистического управления трансграничными процессами, соответствующий современным реалиям.

Формализация и обобщение итогов исследования проводилось с использованием общенаучных методов познания: диалектического метода, метода аналогии, системного анализа, метода моделирования, метода визуализации данных.

Понятие системы трактуется как множество элементов, которые в процессе взаимодействия друг с другом формируют определенную целостность. Эта целостность, как ключевая характеристика системы, приводит к развитию специфических интегративных свойств, которыми не обладают элементы системы в отдельности. Основываясь на положениях системного подхода, авторы выдвигают и обосновывают следующие тезисы:

- 1) все объекты, включая таможенные структуры, могут рассматриваться в качестве открытых систем, активно взаимодействующих с внешней средой;
- 2) элементы системы необходимо рассматривать в их развитии и взаимосвязи.

Логистический подход на системной основе определяет необходимость формирования системы интегрированного управления и контроля за движением всей номенклатуры товаров, курируемых определенным хозяйствующим субъектом.

Среди наиболее характерных свойств логистических образований чаще всего выделяют следующие: системность, оптимальность и синергизм. Системность предполагает целостность материальных, информационных и финансовых потоков, подвергающихся логистическому воздействию в границах управляемой системы. Синергизм, как одно из свойств логистических систем,

выражается в превышении эффективности функционирования всей системы по сравнению с суммарной эффективностью ее отдельных частей. Оптимизационные решения, принимаемые в рамках логистических систем, позволяют сохранять устойчивость управления и улучшать возможность выбора адекватного и эффективного решения в будущем (Адамов Н.А., Элларян А., 2013).

Логистические подходы предполагают регулирование всех трансграничных потоковых процессов в их единстве с учетом всей системы взаимозависимостей. В стратегическом отношении логистически-ориентированную модернизацию бизнес-процессов в таможенной сфере можно трактовать как систематическую многоуровневую оптимизацию всего комплекса работ, связанных с прохождением трансграничных процессов (Izmaylova M.A., V.T., Alimusaev G.M., Kameneva E.A., Morgunov V.I., 2018). Считаем это утверждение справедливым практически для всех национальных бизнес-систем.

Задачей совершенствования таможенно-логистических систем является минимизация совокупных затрат участников трансграничной логистической цепочки при соблюдении требований государственного регулирования ВЭД. Логистика на системной основе должна содействовать оптимизации технологии перемещения товаров через таможенную границу с целью ускорения данного процесса, а также формированию необходимого состава логистических требований, как в отношении исполнителей таможенных процедур, так и в отношении участников ВЭД. Стратегические задачи развития логистики в таможенной сфере можно сформулировать по двум важнейшим направлениям: обеспечение благоприятных условий для логистизации работы хозяйствующих субъектов – участников ВЭД; логистически-ориентированная оптимизация собственной деятельности таможенных органов.

Эффективность таможенно-логистической деятельности определяется результативностью усилий государственных органов по формированию рациональных условий для организации трансграничных товаропотоков,

результативностью работы непосредственных участников внешнеторговой деятельности – экспортеров и импортеров (инициаторов трансграничных операций), а также способностью таможенно-логистических провайдеров (субъектов таможенно-логистической инфраструктуры, включая таможенных брокеров и грузоперевозчиков) в наиболее полной мере соответствовать запросам инициаторов трансграничных операций и требованиям законодательства (Gnezdova Y.V., Glekova V.V., Adamov N.A., Bryntsev A.N., Kozenkova T.A., 2017).

С учетом отмеченных обстоятельств могут быть определены основные проблемные зоны таможенно-логистической деятельности: организация логистически-ориентированного макроэкономического регулирования трансграничных бизнес-процессов; использование участниками трансграничных процессов своего внутрифирменного потенциала для проведения внешнеторговых операций с обеспечением контроля за выполнением законодательных требований; формы и методы бизнес-партнерства инициаторов трансграничных процессов с таможенными органами и таможенно-логистическими провайдерами.

На основе систематизации проблемных зон в таможенно-логистической сфере эффективность таможенно-логистической деятельности можно представить, как функцию от показателей, определяющих результативность работы в разрезе выделенных проблемных зон:

$$\text{Этлд} = f(R_{\text{мт}}, R_{\text{вт}}, R_{\text{тлп}}), \quad (1)$$

где: Этлд – эффективность таможенно-логистической деятельности;

$R_{\text{мр}}$ – степень рациональности и логистической нацеленности методов макроэкономического регулирования трансграничных бизнес-процессов;

$R_{\text{вт}}$ – результативность использования внутрифирменного потенциала участниками трансграничных процессов;

$R_{\text{тлп}}$ – результативность партнерства экспортеров и импортеров с таможенными органами и таможенно-логистическими провайдерами.

Для устойчивого обеспечения оптимизации системы управления таможенно-логистической деятельностью необходимо использование комплексного подхода, означающего управленческое воздействие в разрезе трех основных взаимосвязанных блоков:

1. Блок макроэкономического регулирования, обеспечивающий благоприятные условия (необходимые параметры внешней среды) для динамичного развития таможенно-логистической деятельности, определяющий приоритетные направления этого развития и нацеленный на: формирование и корректировку нормативной базы таможенной логистики; оптимизацию межгосударственных отношений в сфере таможенной логистики; создание адекватной запросам бизнеса таможенной и околотаможенной инфраструктуры; совершенствование методов таможенного контроля за движением трансграничных товарных потоков; повышение эффективности макроэкономического риск-менеджмента в таможенно-логистической сфере для снижения вероятности нарушений таможенного законодательства.

2. Блок внутрифирменного управления развитием потенциала участников трансграничных процессов, обеспечивающий на инновационной основе повышение степени рациональности их деятельности с учетом логистической координации внутрифирменных бизнес-процессов с предотвращением несогласованности сквозных материальных, информационных и финансовых потоков.

3. Блок межфирменного бизнес-партнерства (развитие эффективных хозяйственных связей) в таможенной сфере, логистически способствующий синергии взаимодействия экспортеров и импортеров с таможенными органами и таможенно-логистическими провайдерами с учетом критериев эффективности партнерства, коэффициентов таможенной устойчивости, профилей таможенного риска и инструментов согласования интересов.

Решение задач таможенно-логистической сферы, характерных для всех ее проблемных зон, требует существенной модернизации инструментов и механизмов управления трансграничным бизнесом с учетом полного спектра

особенностей современных мирохозяйственных связей и геополитической ситуации. Темпы адаптации национальных таможенных систем к мировым стандартам определяют степень доверия зарубежных партнеров. Улучшению ситуации способствует развитие методов электронного декларирования товаров и других инновационных таможенных технологий.

Формирование благоприятных предпосылок для эффективного таможенно-логистического бизнеса – это многокомпонентный процесс, требующий с одной стороны, развития законодательных положений, таможенных процедур, налоговых, финансово-кредитных, и прочих инструментов регулирования условий хозяйственной среды, в которой действуют экспортеры и импортеры (инициаторы трансграничных процессов), таможенные органы и таможенно-логистические провайдеры, а с другой стороны, – нуждающийся в оптимизации деятельности самих этих участников трансграничного хозяйствования, логистизации сопряженных таможенно-терминальных, транспортных, и информационно-коммуникационных подсистем таможенной сферы.

Одновременно с развитием потенциала субъектов таможенно-логистической деятельности на современном этапе требуется гибкое сопряжение инструментов внутрифирменного регулирования их деятельности с механизмами государственного управления этой сферой. С таких методологических позиций можно сформулировать следующее концептуальное заключение: динамичное развитие таможенно-логистических структур, рассматриваемых в единстве их свойств в качестве объектов и субъектов управления, возможно лишь на основе оптимизации трех тесно взаимосвязанных блоков структурно-функциональных элементов, составляющих в совокупности комплексную иерархическую систему регулирования таможенно-логистической деятельности: комплекса элементов макроэкономического регулирования; комплекса элементов внутрифирменного управления; комплекса элементов управления межфирменным взаимодействием.

Реализация предложенных методологических подходов требует системно организованного исследования рациональности действующих инструментов управления таможенно-логистической сферой с выявлением их недостатков и обоснованием путей развития механизмов регулирования таможенно-логистической деятельности на разных уровнях хозяйственного управления.

Разрабатывая комплексную систему управления таможенно-логистической деятельностью, необходимо учитывать, что она сопряжена с большим числом рисков. Задачи повышения качества таможенного обслуживания, сокращения финансовых и временных затрат инициаторов трансграничных процессов и их логистических партнеров, поиск новых моделей экономического поведения требуют принятия логистически-ориентированных решений, результаты исполнения которых из-за факторов турбулентности среды могут различаться (Адамов Н.А., 2011). Применяя новые комбинации факторов хозяйствования (эффективные технологии и оборудование, более квалифицированный персонал, модернизированные методы хозяйственного партнерства), используя инновационные технологии в таможенно-логистической деятельности и по этим причинам рискуя, участники трансграничных процессов рассчитывают на повышение качества своего функционирования и получение дополнительных доходов.

Обычно риски связываются с возможными нежелательными итогами каких-либо хозяйственных решений: негативными результатами работы в недостаточно ясных условиях, когда бизнес-решения принимаются с определенной допустимостью успеха или неудачи. Вполне очевидным является тот факт, что, если бы деятельность в условиях риска приводила только к возможным негативным результатам, то единственно разумным решением были бы усилия по избеганию риска, выходу из рискованной зоны. Однако решения, сопряженные с риском, предполагают и возможность приобретения новых преимуществ и доходов. Нежелательные результаты могут появиться на многих этапах таможенно-логистической деятельности (особенно инновационно-ориентированной).

Система рисков в таможенной логистике включает как риски инициаторов ВЭД, перевозчиков, так и риски таможенных органов. Эти риски принципиально различаются: для экспортеров, импортеров, перевозчиков – это риск снижения или неполучения прибыли при доставке товаров, а для таможенных органов – это риск несоблюдения (нарушения) таможенного законодательства. Перечень рисков трансграничных перевозчиков связан в первую очередь с объективными факторами, которые максимально учитываются при подготовке договора перевозки. Эти риски влияют на величину доходов и прибыли перевозчика и инициатора ВЭД (Зубаков Г., Проценко И., 2010). В рамках таможенной логистики таможенные органы значительно расширили систему рисков перевозчиков, увеличив их затраты на гарантии и на контрольные операции, которые применяются для выполнения контрольно-надзорных функций таможенных органов. Эти риски долгое время в Российской Федерации оставались для перевозчиков неопределенными и значительно снижали доходы перевозчиков и инициаторов ВЭД в РФ, что отражали показатели рейтинга России в *Douing buisines*.

С учетом всех обстоятельств, очевидно, обоснованным будет дать следующую характеристику сущности риск-менеджмента в таможенно-логистической сфере: управление риском таможенно-логистической деятельности – это логистически-ориентированный способ организации трансграничного хозяйствования в условиях недостаточной определенности (турбулентности). Следует учитывать, что риски таможенно-логистической деятельности проявляются в очень разнообразных видах. Во многом они определяются факторами внешней среды (геополитическими, социально-экономическими, природно-климатическими, и прочими внешними факторами) (Swafford P. M., Ghosh S., Murthy N., 2006). Рассматривая проблемы логистики в таможенной и околотаможенной сферах, некоторые эксперты выделяют следующие «группы рисков: 1) экзогенные риски, завязанные на транспортно-логистическом кластере; 2) эндогенные риски, базирующиеся на внутренних аспектах таможенной сферы; 3) узкопрофильные риски, связанные с выявлением

рисковых поставок» (Стафеева Н.П., 2016). Систематизацию и группировку рисков можно выполнять на основе разных классификационных признаков: масштабов последствий; степени допустимости; причин возникновения; видов деятельности, включая инновационную; возможности страхования и других.

Количество и состав рисков столь велики, что без системного подхода к управлению ими не в состоянии обойтись ни один участник трансграничных процессов. Субъекты таможенно-логистической деятельности далеко не всегда могут оказывать влияние на изменение предпосылок внешних рисков, однако они должны стараться прогнозировать и учитывать их. Внутренние типы риска сопряжены с деятельностью самих организаций-участников трансграничных процессов, т.е. они сами могут явиться их источником. Такого рода риски могут быть связаны с неэффективным менеджментом, нерациональными технологиями работы, недостатками внутрикорпоративных взаимосвязей и т.д.

Не останавливаясь на детализации видов риска трансграничных процессов, заметим, что риск и управление – взаимосвязанные элементы таможенно-логистической системы. При этом и управление может становиться источником риска. Наглядно это доказали некоторые меры по трансформации экономики ряда государств, действующих на постсоветском пространстве (Трошина Е.П., Удалова Н.М., Терехова Е.В. и др., 2013). Недостаточная рациональность отдельных корректировок национальных систем макроэкономического управления послужила предпосылкой наращивания рисков в коммерческой деятельности, что обусловило большое число убыточных бизнес-структур, включая экспортеров и импортеров. В этих условиях требуется изыскание новых резервов лидерства участников трансграничных процессов, одним из которых выступает внедрение таможенно-логистических инноваций, не смотря на то, инновации рассматриваются как один из источников рисков (Филин С., Брук М., Федорова А., 2002). В общем виде риск инновационной деятельности можно представить, как вероятность потерь при вложении средств в развитие новых бизнес-процессов, а также в разработку новых технологий, которые, вопреки ожиданиям, не принесут желаемого эффекта.

Процесс управления рисками содержит ряд этапов (Алимусаев Г., 2014): выявление и идентификация предполагаемых рисков; анализ рисков; выбор методов управления рисками; применение выбранных методов и принятие решений в условиях риска; реагирование на наступление рискового события; разработка и реализация мер снижения рисков; контроль, анализ и оценка действий по снижению рисков и выработка решений.

Таким образом, методологические подходы к управлению риском таможенно-логистической деятельности предполагают последовательное решение нескольких основных задач: обоснование целей риск-менеджмента (уменьшение вероятности убытков или ориентация на рост доходов в расчете на благополучный выход из ситуации риска); определение возможных последствий работы в рисковомой ситуации – отклонений от нужного результата с уточнением уровня риска (масштабов и вероятности отклонений); принятие решений о стиле хозяйственного поведения в ситуации риска – выбор стратегии риск-менеджмента (уход от риска; снижение вероятности и величины негативных последствий путем мобилизации всех резервов прочности и адаптации к риску; передача риска); разработка инструментов и методов выполнения принятых решений и их использование с обеспечением мониторинга уровня риска; анализ итогов работы по управлению риском.

Необходимость системности в управлении трансграничными процессами отмечается многими специалистами. Так, российские ученые (Зубаков Г., Проценко И., 2010) отмечают, что из-за отсутствия общей идеологии модернизации рынка ВЭД, разрозненные несистемные ведомственные инновации вызывают столь же разрозненные, противоречивые возражения и замечания тех или иных субъектов ВЭД. Идея их объединения отсутствует.

Применяя системный подход к экономике, можно утверждать, что целостный механизм государственного управления национальным хозяйством с его функциональными и региональными блоками должен рассматриваться в качестве сложно организованной системы с множеством иерархических уровней. При этом каждый отдельный уровень выступает в качестве открытой

системы, зависимой от параметров внешней среды. Целостная многоуровневая система управления национальной экономикой включает подсистемы макро- мезо- и микроэкономического воздействия.

Библиографический список

1. Адамов Н.А. Логистическое управление финансовыми потоками организации // Сибирская финансовая школа. 2011. – № 6 (89). – С. 144-147.

2. Адамов Н.А., Элларян А. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2013. – № 3. – С. 40-41.

3. Алимусаев Г. Логистическая поддержка хозяйствования в условиях риска, экономических санкций и неопределенности среды // Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2014. – №4. – С. 13-16.

4. Брынцев А.Н., Козенкова Т.А., Адамов Н.А. Особенности развития логистики в условиях цифровой экономики // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2018. – № 4. – С. 11-14.

5. Зубаков Г., Проценко И. Проблемы информатизации таможенных сегментов логистики внешнеэкономической деятельности // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2010. – №4. – С.265.

6. Стафеева Н.П. Модель инновационного исследования по управлению рисками в условиях развития таможенной сферы // Управленческое консультирование. 2016. – №8(92).– С. 156-163.

7. Трошина Е.П., Удалова Н.М., Терехова Е.В. и др. Социально-экономические проблемы современной российской экономики: коллективная монография. Т. 2. М.: Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, 2013. – 512с.

8. Федоренко Р.В. Многоуровневый подход к формированию таможенно-логистических систем/Р.В. Федоренко// Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». 2014. – Т. 8. – №3. – С. 176-180.

9. Филин С., Брук М., Федорова А. Преодоление рискозависимости. Системно-целевой анализ основных методов, механизмов и инструментов управления рисками инвестиционно-инновационной деятельности // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2002. – № 1. – С. 56-65.

10. Элларян А.С., Чернышев И.В., Безрукова Т.Л. и др. Проблемы, тенденции и перспективы развития современной логистической науки: коллективная монография. М.: Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, 2013. – 390с.

References

1. Adamov N.A. Logistic management of financial flows of the organization // Siberian financial school. 2011. – № 6 (89). – Pp. 144-147.

2. Adamov N.A., Ellaryan A. Conceptual aspects of the development of the national transport and logistics system // RISK: Resources, information, supply, competition. 2013. – № 3. – Pp. 40-41.

3. Alimusaev G. Logistic support of economic management in conditions of risk, economic sanctions and uncertainty of the environment // Resources, Information, Supply, Competition. 2014. – № 4. – Pp. 13-16.

4. Bryntsev A.N., Kozenkova T.A., Adamov N.A. Features of logistics development in the digital economy // RISK: Resources, information, supply, competition. 2018. – № 4. – Pp. 11-14.

5. Zubakov G., Protsenko I. Problems of Informatization of customs segments of logistics of foreign economic activity // RISK: Resources, Information, Supply, Competition. 2010. – №. 4. – P. 265.

6. Stafeeva N.P. Model of innovative research on risk management in the conditions of development of the customs sphere // Management consulting. 2016. – № 8 (92). – Pp. 156-163.

7. Troshina E.P., Udalova N.M., Terekhova E.V., and others. Socio-economic problems of the modern Russian economy: a collective monograph. Vol. 2. Moscow:

Institute for research on product movement and wholesale market conditions, 2013. – 512c.

8. Fedorenko R.V. Multilevel approach to the formation of customs and logistics systems/ R.V. Fedorenko // Vestnik SUSU. Series «Economics and management». 2014. – Vol. 8. – № 3. – Pp. 176-180.

9. Filin S., brook M., Fedorova A. Overcoming risk dependence. System-target analysis of the main methods, mechanisms and tools for risk management of investment and innovation activities // RISK: Resources, information, supply, competition. 2002. – № 1. – Pp. 56-65.

10. Ellarian A.S., Chernyshev I.V., Bezrukova T.L., and others. Problems, trends, and prospects for the development of modern logistics science: a collective monograph. Moscow: Institute for research on product movement and wholesale market conditions, 2013. – 390c