



Новая парадигма управления экономической безопасностью ТЛС



Галина БУБНОВА

Galina V. BUBNOVA

Бубнова Галина Викторовна – доктор экономических наук, профессор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

New Paradigm of Economic Security Management of Transport Logistics Systems

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 100)

В комплексе оценивая роль транспортно-логистических систем и цепочек поставок, автор обосновывает новую парадигму управления, в которой при рыночном регулировании бизнес-отношений должен обеспечиваться допустимый уровень экономической безопасности на всех этапах грузоперевозок.

Демонстрируются показатели безопасности ТЛС, значимость их стоимостного выражения, условия и механизмы, информационные и организационные компоненты, необходимые при проектировании и реализации предлагаемых схем товародвижения.

Ключевые слова: экономика, логистика, цепочки поставок, транспортно-логистические системы, экономическая безопасность.

Формирование новой системы хозяйственного взаимодействия в контексте модернизированных, гибридных форм внешних вызовов определяет необходимость координации бизнес-процессов в границах областей производство–транспорт–обмен–потребление с использованием глобального критерия оптимизации, которым выступает уровень национальной безопасности экономики.

Для обеспечения надёжности и устойчивости национальной и региональных систем снабжения населения товарами народного потребления, а для рационального ведения бизнеса – цепочек поставок материальных продуктов и средств производства (ЦП) актуальными становятся два взаимосвязанных блока задач: сокращение логистических издержек и снижение различных рисков. Их решение предполагает более гармоничное и социально направленное развитие страны, укрепление её экономического потенциала. Особую роль в решении этих задач играют транспортно-логистические системы (ТЛС).

Ряд ученых определяет ТЛС как «частный случай» транспортной системы [1]. И это правомерно с позиции технологов, операционных логистов (Supervisory/Operational level или ElogSO), занимающихся организацией и управлением доставкой грузов. На первый план здесь выступают интересы бизнеса, находятся оптимальные решения для ограниченного круга участников, при этом не оцениваются социально-экономические эффекты, которые будет иметь общество при построении таких схем. В условиях добросовестной конкуренции на рынке товаров и услуг, изобилия товаров, наличия множества альтернатив в выборе партнеров постулаты теории и методологии управления цепочками поставок не вызывают сомнений.

Для ситуации на рынке, где спрос превышает предложение, имеется социально значимая для населения страны или конкретного региона продукция, возникает необходимость использования системного критерия оптимизации и привлечения к работе особых специалистов — логистов стратегического уровня (Strategic Level или ElogST). В данном контексте уже транспортная система будет являться частным случаем транспортно-логистической.

В этом случае ТЛС, с одной стороны, воспринимается организационной формой интегрированной логистической цепочки, сформированной рыночным механизмом, учитывающим экономические интересы задействованных в логистических процессах организаций, с другой — объектом государственного регулирования, обеспечивающего безопасность экономических объектов более высокого порядка (региона, страны) с элементом управления безопасностью цепочек поставок.

Сейчас в практических кругах преобладает мнение, что цепочки поставок не должны быть объектом государственного регулирования, так как они являются продуктом стихийной саморегуляции товарного рынка. Соответственно и не правомерно само понятие «транспортно-логистические системы».

При этом в области экономических наук «государственное регулирование

логистических процессов в цепочках поставок экономическими методами с целью оптимального сочетания плано-регулируемого и рыночного механизма» [2] — одна из центральных задач. И значит, правомерно в данном контексте и понятие транспортно-логистической системы, целевое назначение которой организация эффективного взаимодействия государственных структур и бизнеса в регулировании экономических процессов, связанных с формированием условий эффективного функционирования и развития транспортной инфраструктуры и технологий, обеспечивающих надежность цепочек поставок и поддержку безопасности экономических объектов в рамках общих задач национальной безопасности.

Для обеспечения надежности ЦП необходимы как новые подходы, критерии формирования схем поставок, так и правила поведения на рынке транспортно-логистических услуг и механизмы контроля за их соблюдением. Также должны быть созданы условия для эффективного функционирования системы товарообмена, учитывающие коммерческие интересы организаций и предприятий, работающих в сфере материального производства и обмена, транспортных и логистических компаний, обеспечивающих движение товарной массы, а также учтены социально-экономические интересы населения, общества в целом.

Непростые условия для эффективного функционирования российской экономики определяют необходимость реинжиниринга существующих бизнес-процессов. Очевидно, что достижение коренных улучшений в основных показателях деятельности российских организаций, занятых материальным производством, транспортировкой и торговлей, возможно лишь при фундаментальном переосмыслении и радикальном изменении бизнес-отношений, перепроектировании транспортно-логистических систем. Здесь речь идет не только о формировании новых схем поставок с использованием действующей транспортной инфраструктуры, но и развитии последней. По сути, о нахо-



ждении мультимодальных решений, обеспечивающих реализацию стратегических направлений движения материальных потоков за счет новых технологий транспортировки и методов управления экономическими процессами, включая методы оценки транзакционных издержек и специфических активов в логистических системах [3].

Определяющим в новой парадигме управления цепочками поставок становится положение: формирование и функционирование транспортно-логистической системы должно строиться на использовании рыночных механизмов регулирования процессов на различных уровнях управления экономическими объектами, при этом должен быть обеспечен допустимый уровень безопасности не только экономик, связанных с бизнес-отношениями организаций, но и региональной, и национальной экономики.

Как оценить экономическую безопасность ТЛС и надежность её цепи поставок (схемы бизнес-отношений)? Профессор А. Г. Некрасов выделяет те качественные показатели, которые применительно и к нашим объектам исследования позволяют провести комплексную оценку риска снижения допустимого уровня безопасности в цепи поставок:

– жизнестойкость (способность ТЛС или ЦП противостоять угрозам и быстро восстанавливаться);

– устойчивость (реакция ТЛС или ЦП на ограниченные по величине контролируемые и неконтролируемые входные воздействия в допустимых границах);

– адаптация к множеству рисков (способность ТЛС или ЦП к ликвидации последствий в результате отклонений и нарушений в цепи поставок для восстановления планового или перехода к новому режиму работы ТЛС, обеспечивающему управление безопасностью цепи поставок и удовлетворение потребностей клиентов) [4].

Для комплексной оценки безопасности транспортно-логистической системы целесообразно использовать показатель и критерий оптимизации – «безопасность транспортно-логистических

процессов и систем». Данный критерий отражает выполнение базовых условий (обеспечение качества перевозки, транспортного обслуживания по цепям поставок) и минимизацию рисков, угроз, ущербов взаимосвязанных подсистем национальной безопасности.

Формально показатель безопасности транспортно-логистических процессов и систем будет иметь вид: $R = f(R^b, R^u)$, где R^b – экономическая безопасность транспортно-логистической системы;

R^u – комплексная безопасность транспортно-логистических процессов в цепи поставок.

В свою очередь, первый базовый элемент включает:

$$R^b = f(R_n^b, R_v^b, R_q^b, R_t^b, R_r^b, R_c^b),$$

где R_n^b – ущерб (дополнительные издержки), связанный с поставкой отличной от требуемой номенклатуры материальных товаров продуктов;

R_v^b – ущерб (дополнительные издержки), связанный с поставкой материальных товаров, продуктов в объемах, отличных от требуемых;

R_q^b – ущерб (дополнительные издержки), связанный с поставкой материальных товаров, продуктов качества ниже исходного;

R_t^b – ущерб (дополнительные издержки), связанный с поставкой материальных товаров, продуктов с нарушением сроков доставки;

R_r^b – ущерб (дополнительные издержки), связанный с поставкой материальных товаров, продуктов с нарушением ритмичности поставок;

R_c^b – ущерб (дополнительные издержки), связанный с поставкой материальных товаров, продуктов по отличной от запланированной цене.

Второй элемент имеет следующую структуру:

$$R^u = f(R_f^u, R_r^u, R_k^u, R_m^u, R_s^u, R_e^u, R_p^u),$$

где R_f^u – финансовый ущерб, связанный с потерей денежных средств при использовании неэффективных технологий, схем поставок;

R_r^u – финансово-экономический ущерб, связанный с нарушениями закона о защите конкуренции, злоупотре-

блением перевозчика, имеющим доминирующее положение на рынке (отказ от заключения договора, навязывание невыгодных условий договора, создание дискриминационных условий);

R_k^u – коммерческий ущерб, связанный с потерей репутации компании как надежного партнёра, доли рынка, в конечном счете – объёмов и выручки от продаж;

R_m^u – материальный ущерб, связанный с сохранностью товара, продукции, имущественными рисками и соответствующими расходами;

R_s^u – социальный ущерб, связанный с нарушением функционирования систем жизнеобеспечения, снабжения, порядка обеспечения населения необходимыми продуктами, товарами, который можно выразить через ряд социально-экономических показателей;

R_e^u – экологический ущерб, связанный с нанесением вреда окружающей среде, а также жизни и здоровью людей, определяющий необходимость затрат на ликвидацию негативных последствий;

R_p^u – политический ущерб, связанный с недополученным доходом или потерей собственности иностранным предпринимателем или инвестором.

Все элементы показателей комплексной безопасности транспортно-логистических процессов в ЦП и экономической безопасности ТЛС имеют стоимостное выражение, что предполагает комплексную экономическую оценку потерь и ущербов.

Интеграция участников транспортировки грузов, а также занятых транспортным обслуживанием и предоставлением логистических услуг в предлагаемой парадигме управления экономической безопасностью транспортно-логистических систем позволит создать новые механизмы повышения конкурентоспособности российских компаний.

Для формирования таких механизмов в первую очередь необходимо:

– разработать концепцию системы регулирования цепей поставок, управ-

ления безопасностью транспортно-логистических систем и процессов;

– совершенствовать методологию инструментов мониторинга и анализа моделей «затраты–выпуск», формирования торгово-экономических, транспортно-экономических балансов;

– разработать методики, информационные системы и технологии мониторинга, анализа, оценки и прогнозирования торговых, производственных, транспортно-экономических отношений на Евроазиатском пространстве.

Обязательным блоком в системе условий и механизмов являются также информационная и организационная компоненты. А именно, наличие:

– единой информационной базы международных контрактов, заключаемых на предпринимательском уровне;

– организации, отвечающей за мониторинг и управление развитием международных цепей поставок по целевым продуктам на особых условиях;

– кадров, работающих в сфере логистики, обладающих широким набором компетенций для решения задач стратегического управления цепями поставок и управления экономической безопасностью транспортно-логистических систем, формирования межстрановых, региональных, отраслевых, кластерных и других видов транспортно-экономических балансов, необходимых при проектировании генеральных схем товародвижения, международных цепей поставок по целевым продуктам на различных условиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. Беляев В. М., Миротин Л. Б., Некрасов А. Г., Покровский А. К. Управление процессами в транспортных логистических системах: Учеб. пособие / Под общ. ред. А. Г. Некрасова. – М.: МАДИ, 2011. – 127 с.

2. Паспорт научной специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (логистика)».

3. Астафьев А. В., Багімов А. В., Бубнова Г. В. и др. Інноваційна логістика: концепції, моделі, механізми: монографія / За наук ред. М. Ю. Григорак та Л. В. Савченко. – К.: Логос, 2015. – 548 с.

4. Некрасов А. Г. Основы менеджмента безопасности цепей поставок: Учеб. пособие. – М.: МАДИ, 2011. – 130 с. ●

Координаты автора: **Бубнова Г. В.** – gubnova@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 15.08.2016, принята к публикации 28.09.2016.

