

Проблемы управления кластерными образованиями в транспортно-логистическом комплексе

Алимусаев Г.М., доктор экономических наук,
главный научный сотрудник, Институт ИТКОР
Султанов А.Г., аспирант, Институт ИТКОР

Аннотация. В статье рассмотрены актуальные задачи и специфика управления транспортно-логистическими кластерами. Определены перспективы развития транспортного обслуживания в условиях кластеров.

Ключевые слова: кластер, управление бизнес-структурами, логистика транспортных процессов.

Cluster formations Management Problems in the transport and logistics complex

Alimusaev G.M., Doctor of Economics,
Chief Researcher, Institute ITKOR
Sultanov A.G., Postgraduate Institute ITKOR

Annotation. In the article the actual problems and specific management of transport and logistics cluster. The prospects of development of transport services in a cluster.

Keywords: cluster, businesses, management, logistics transport processes.

Управление субъектами транспортно-логистического комплекса охватывает такие сферы деятельности как: планирование перевозок; оптимизация процессов доставки грузов получателям; контроль и регулирование всех операций в процессе следования грузов; своевременное и точное информирование грузовладельцев.

Результативность использования логистических подходов в бизнес-сфере, включая ее транспортную составляющую, в большой мере зависит от эффективности методов организации и управления потоковыми процессами.

Весьма перспективным направлением развития организационного блока системы логистического управления хозяйственными процессами и структурами является формирование кластеров, выступающих в качестве формы устойчивого сотрудничества независимых и географически сконцентрированных организаций, решающих логистические задачи в целях сквозной оптимизации потенциала всех участников кластера.

В состав логистического кластерного образования входят организации, объединенные едиными финансовыми, материальными и информационными потоками. Логистически-ориентированный кластер может объединять производителей и потребителей товаров, логистических провайдеров; транспортные компании, терминальные комплексы, распределительные центры и организации, оказывающие сопряженные услуги. Кроме того участниками кластера с большой пользой для общего дела могут быть органы государственного управления.

По признаку территориального охвата можно выделить кластеры локального уровня, а также региональные, национальные и международные кластеры.

Раскрывая специфику кластеров транспортно-логистического типа, нужно отметить, что их формирование способствует качественному решению широкого круга проблем оптимизации товародвижения, например, таких как: рационализация грузоперевозок с участием различных видов транспорта; развитие системы оперативного взаимодействия бизнес-партнеров; совершенствование планирования, координации и регулирования потоковых процессов в транспортных узлах; обеспечение условий для комплексного сервисного обслуживания товарно-материальных потоков; повышение эффективности информационно-коммуникационной системы, обеспечивающей обмен данными между участниками кластерного образования.

Ключевой задачей транспортно-логистического кластера является оптимизация управления технологическими цепочками грузопотоков, проходящих от поставщиков сырьевых ресурсов, товаропроизводителей до конечных потребителей, интегрированных в границы сквозного потокового процесса. Решение данной задачи способствует динамичному росту логистического потенциала конкретной территории.

Говоря о достоинствах транспортно-логистических кластеров, следует подчеркнуть, что их развитие создает дополнительные возможности для: формирования грузоперерабатывающих терминально-складских комплексов многопрофильного назначения, предоставляющих весь спектр основных и сопровождающих услуг; повышения конкурентоспособности внутренних и международных транспортных коридоров; сокращения доли транспортных расходов; обеспечения интеграции малых и средних логистических провайдеров в консолидированную логистическую систему.

Долгосрочное динамичное развитие транспортно-логистических кластеров возможно лишь на основе использования комплексных и системных подходов. Системность в подходе к управлению транспортно-логистическими структурами предполагает четкое позиционирование субъектов и объектов управляющих воздействий, сопрягающихся с использованием прямых и обратных информационно-коммуникационных связей. Комплексность механизма управления транспортным обслуживанием обеспечивает четкую увязку целей и задач целостной системы управления со средствами и методами достижения целей.

В принципиальном отношении каждая система – это совокупность взаимосвязанных элементов, параметры функционирования которых регулируются конкретными субъектами управления. К элементам системы внутрикластерного управления относятся подсистемы планирования, организации, стимулирования, контроля, регулирования, анализа, определяющие имущественные, производственные, финансовые и прочие

отношения и связи между участниками кластера и их структурными звеньями - основными и вспомогательными.

Если деятельность разных участников кластера и их подразделений не объединена общей логистической стратегией, может проявиться эффект рассогласованности, когда отдельные звенья не заинтересованы в достижении общих целей. Исследование реальной практики и многие экспертные оценки говорят о том, что во многих бизнес-образованиях сложное экономическое положение объясняется именно этим.

Стоит отметить, что качество организационного обеспечения, учитывающего единство общей для каждого из участников кластера стратегии, существенно зависит от степени оперативности взаимодействия подразделений и рациональности внутрикорпоративного документооборота.

Ключевая проблема логистического управления транспортным обслуживанием в условиях кластера – это повышение эффективности работы самой внутрикластерной организационно-экономической системы, саморазвитие. К критериям оценки эффективности управления кроме показателей результативности транспортных и сопряженных с ними процессов можно отнести скорость и качество принимаемых решений. При этом качество (обоснованность) принятия внутрикластерных решений должно обеспечиваться во всей технологической цепочке, а также в процессах взаимодействия с бизнес-партнерами.

Транспортно-логистическое кластерное образование обеспечивает эффективную связь между субъектами рынка за счет оптимизации перемещения товарно-материальных потоков во времени и пространстве. Обеспечение точной адресности и своевременности перемещения потоков невозможно без качественных информационных коммуникаций. Поэтому принцип единства коммуникаций, означающий использование единого информационного пространства должен находиться в основе развития транспортно-логистических кластерных структур.

Повышение эффективности функционирования кластеров транспортной сферы напрямую зависит от активности использования инновационного менеджмента, который можно трактовать как инструмент стратегического управления развитием консолидированной структуры на основе планомерного внедрения нововведений организационно-экономического и технико-технологического характера.

К основным этапам управления инновациями следует отнести: поиск и систематизацию новых подходов и решений; оценку возможностей, издержек и результатов реализации новаций; организацию практического внедрения новых идей; контроль за процессом реализации, анализ итогов и корректировку функций участников кластера с учетом проведенных нововведений.

Гибкая и комплексная система управления инновациями, ориентированными на логистические подходы в транспортной деятельности должна использовать сквозной механизм поддержки новаций от появления новой идеи до ее реализации. Подразделениям, занимающимся реализацией нововведений, целесообразно работать на основе четкой координации, осуществляемой профильной рабочей группой.

Характеризуя современную специфику функционирования кластерных образований, нужно сказать, что сегодня они все активнее применяют методы управления, рассматривающие внезапные изменения во внешней среде, бизнес-технологиях и конкуренции как неизбежность, требующую постоянной корректировки инструментов логистического менеджмента. Соответствующим образом меняются формы и структуры управления. Организационные схемы кластеров в настоящее время в первую очередь адаптируются к новым проблемам с выработкой новых решений, само собой, не забывая и о контроле ранее принятых.

В ходе оптимизации структуры управления конкретным транспортно-логистическим кластером надо учитывать, что ей нужно соответствовать ряду критериев. Достаточно рациональной, очевидно, будет структура, закрепляющая наиболее целесообразные взаимосвязи ступеней и подсистем

управления, используемые в ходе воздействия на объекты управления с обеспечением эффективности их функционирования. С учетом этого, можно предложить следующие критерии оптимума: кратчайшая траектория от управляющей подсистемы до управляемой; обоснованное количество звеньев; четкость в составе управленческих функций; отсутствие дублирования. Изложенные методические подходы ориентированы на консолидацию и обоснованную минимизацию управленческих операций.

При создании кластерных структур необходим комплексный анализ факторов, определяющих тип проектируемого бизнес-образования. Всю совокупность этих факторов можно объединить в две группы: внутренние и внешние. К внутренним факторам можно отнести:

- организационно-экономические (специфика связей между разными звеньями управляющей подсистемы, между субъектом и объектом управления, уровень централизации управленческих функций, эффективность внутриэкономических механизмов и регуляторов и т.п.);

- технические (сложность технико-технологических процессов и параметры оборудования, степень механизации и автоматизации хозяйствования, масштабы кластера, особенности средств информационного обеспечения);

- социально-психологические факторы

К числу внешних факторов относятся структурообразующие условия и связи, включая локальные, региональные, межрегиональные и международные отношения.

Специфика структуры управления бизнес-образованием определяется составом, содержанием и объемом функций управления. С учетом трансформации многих условий работы транспортных организаций, естественно, должна корректироваться и совокупность реализуемых функций управления. Если сейчас первостепенное значение получили проблемы логистизации бизнеса и управления финансами, то необходимым становится развитие функций управления этими направлениями хозяйствования с

адекватной перестройкой оргструктур и совершенствованием подразделений кластера, наделенных функциями логистической координации и финансового менеджмента.

Анализируя специфику современной системы управления транспортно-логистическими кластерами, нужно отметить позитивный опыт модернизации управления бизнес-процессами в ряде зарубежных компаний, где реорганизации рассматриваются не в качестве чрезвычайного мероприятия, а в качестве планомерного процесса управляемого повышения эффективности бизнеса.

Сегодня развивается система управления реорганизациями, обеспечивающая, с одной стороны, плавный переход от потерявших эффективность методов управления к новым, а, с другой, способствующая превращению реорганизаций в привычный элемент оптимизации хозяйствования.

В процессе реорганизаций (управления организационными новациями) важной является не только оценка наличия у бизнес-образования достаточных финансовых, материальных и трудовых ресурсов для нововведения, но и своевременное определение возможных психологических и организационных барьеров. В организационном отношении такими барьерами могут стать: противоречия (конфликты) между взаимодействующими бизнес-звеньями (участниками кластера и их подразделениями); нерациональная система коммуникаций и информационного обмена между ними; дисбаланс между сложившейся схемой стимулирования и новыми подходами в организации работы; принципиальное сопротивление всем нововведениям с установкой на сохранение сложившихся отношений субординации.

Система управления взаимодействием участников транспортно-логистического кластера должна включать экономический, организационный, финансовый, правовой, информационно-коммуникационный и прочие механизмы. В ходе формирования кластерных структур особого внимания

требуют вопросы согласования интересов их участников, с ранжированием этих интересов и выявлением возможных зон противоречий.

Формирование и модернизация транспортно-логистических кластеров должны проводиться с учетом конкретных социально-экономических условий, складывающихся на конкретных территориях, а также перспектив их развития. При разработке регуляторов и механизмов функционирования конкретного кластера необходимо проведение детализированного анализа имеющихся возможностей и ограничений. Необходимо учитывать, что в создании и устойчивом развитии транспортно-логистических кластеров очень большую роль должны играть органы государственного управления и научно-аналитические организации, обладающие возможностями и информацией для более точного определения стратегии развития того или иного кластера и его рациональной структуры.

Подводя итоги, отметим, что уточнение возможностей и организационно-экономических предпосылок построения кластера, ранжирование его целей и задач, а также обоснование направлений развития и оценку результативности функционирования необходимо выполнять как на уровне кластера в целом, так и на уровне его структурных частей - отдельных участников.

Библиографический список:

1. Адамов Н.А. Логистическое управление финансовыми потоками организации. // Сибирская финансовая школа, 2011, №6. С. 144-147.
2. Адамов Н.А., Пенчукова Т.А. Теоретические основы управления затратами // Российский финансовый менеджер, № 1, 2008.
3. Алимусаев Г.М. Стратегия многоцелевого управления лесным комплексом России. – М.: Изд-во Московского Гуманитарного Университета. 2007.
4. Алимусаев Г.М. Логистическая поддержка хозяйствования в условиях риска, экономических санкций и неопределенности среды // РИСК, 2014. №4. С.13-16.

5. Брыкин А.В. Информационно-логистическая инфраструктура рынков товаров и услуг. Государственное регулирование, методы, технологии и инструменты /А.В. Брыкин, В.В. Голубовская, В.А. Шумаев; под общей ред.А.В. Брыкина. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012. – 288 с.
6. Брынцев А.Н., Гуцо М.В., Примак Л.В. Инвестиционный менеджмент. М.: Агентство социальный проект, 2009. 176 с.
7. 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.
8. Моргунов В.И., Моргунов С.В. Международный маркетинг: Учебник для бакалавров. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2014. – 184с.
9. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.