

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ МЕЗОЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ
НА ПРИНЦИПАХ ГОМЕОСТАТИЧЕСКОГО ПОДХОДА

© 2015 Л.А. Сосунова, О.А. Фрейдман*

Ключевые слова: гомеостатический подход, логистический кластер, мезологистическая система, виртуальный сетевой транспортно-логистический кластер.

Проанализированы аспекты управления развитием мезологистической системы на принципах достижения ее равновесного состояния. В качестве мезологистической системы рассмотрен транспортно-логистический кластер с виртуальными связями. Предложена классификация конфликтов, возникающих в процессе межсистемных взаимодействий, разработаны методы управления конфликтами и трансформацией в мезологистической системе.

Реализация современной сетевой концепции развития экономики требует эффективных подходов к формированию взаимосвязей систем, различных по своим функциональным, территориальным и отраслевым признакам. Наибольшую популярность приобретают проекты, основанные на сетевом взаимодействии, а именно на образовании мезологистических систем и их особой формы - сетевых транспортно-логистических кластеров с виртуальными связями.

Адаптация принципов гомеостатического подхода применительно к управлению мезологистическими системами приобретает особую актуальность. Гомеостаз представляет собой явление саморегуляции в системе, выражающееся в способности сохранять равновесие путем согласованного управления динамическими процессами. Гомеостатика исследует явление гомеостаза и методы управления сложными иерархическими системами, к которым относятся и мезологистические. Гомеостатический подход заключается в управлении противоположностями, т.е. в регулировании конфликтов и противоречий сторон, взаимодействующих в ходе сделки. Поскольку мезологистическая система представляет собой альянс посредников, то применение гомеостатического подхода становится не только объяснимым, но и необходимым.

Виртуальный сетевой транспортно-логистический кластер (или сетевой транспортно-

логистический кластер с виртуальными связями, далее ВСТЛК) представляет собой объединение контрагентов потоковых процессов на основе взаимодействия через общий информационно-аналитический центр, устойчивость которого обеспечена включением в структуру кластера сетевых транспортно-экспедиционных, логистических и оптово-розничных компаний. Разумеется, при таком обширном и разностороннем составе участников в перспективе могут возникать конфликтные ситуации, вызванные различными типами логистических рисков¹. Поэтому управление логистическим кластером на базе применения гомеостатического подхода предполагает выявление антагонизма в деятельности его участников либо наличия и выявления конфликтных состояний элементов самой мезологистической системы².

Антагонизм субъектных отношений связан с разногласием интересов нескольких сторон логистического процесса и проявляется в момент выбора альтернативы. Принятие эффективного управленческого решения возможно в условиях снижения его субъективизма, что является достижимым при применении количественных методов оценки факторов возникновения проблемной ситуации, а также альтернатив ее решения.

Для оценки условий конфликта предлагается использовать показатели измерения потенциала логистического кластера, а также показатели измерения потенциала регио-

* Сосунова Лильяна Алексеевна, доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой маркетинга и логистики Самарского государственного экономического университета; Фрейдман Оксана Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения. E-mail: vestnik_sgeu@mail.ru.

нальных транспортно-логистических систем (макросистем) в информационную подсистему управления ВСТЛК³.

Предлагаемые показатели могут использоваться и для других типов кластеров, но их набор зависит от задач, поставленных управляющим центром.

Особенность управления антагонизмами в ВСТЛК также обусловлена сетевым характером организации кластера, расширением границ кластерной системы до границ сети любого из провайдеров⁴.

Стратегия управления развитием виртуального сетевого транспортно-логистическо-

го кластера представляет собой модель действий, необходимых для реализации целей управления потоковыми процессами, с учетом достижения заданных значений контролируемых параметров и критериев метасистемы.

Принципиальным отличием стратегии управления ВСТЛК является сочетание целей и инициатив субъектов рынка транспортно-логистических услуг с целями и инициативами территориальных и отраслевых органов управления. ВСТЛК в этом случае выступает платформой для взаимодействия всех перечисленных структур и субъектов, служит пер-

Классификация внутрисистемных противоречий и способов их разрешения в ВСТЛК

Концепт типа системы	Тип внутреннего противоречия конфликта	Причина возникновения	Способ разрешения	
Метасистемный	Между центрами управления в кластере	Феномен "двойной руки" отрасль-регион	Координация управления относительно этапа жизненного цикла; жесткое разделение полномочий управления рынком транспортно-логистических услуг между транспортной отраслью и территориальными органами	
	Конфликт факторного влияния "над-системы"	Динамика факторов внешнего воздействия (экономических, демографических, политических, ресурсных)	Изменение стратегии развития кластера; трансформация кластера в более жесткую, устойчивую систему: анализ альтернатив развития кластера	
Мезологистический	Гомеостатический	Конфликт управления подсистемами - инфраструктурный	Недостаточная развитость инфраструктурных элементов системы	Анализ потенциала транспортно-логистической инфраструктуры, определение "нулевых зон" и разработка стратегии по их приведению в "ненулевое состояние"
		Конфликт взаимодействия отбора	Поставщик - ЛП - потребитель	Оптимизация процессов отбора путем критериальной, многопараметрической оценки переменных кластера
		Конфликт при управлении процессами - рискологический	Наличие рисков в системе управления потоковыми процессами, высокий уровень рисков	Методы профилактики и обнаружения рисков логистических процессов: - управление качеством; - управление безопасностью; - управление устойчивостью - управление надежностью
		Ресурсный конфликт	Дефицит технических, транспортных, кадровых и складских ресурсов в подсистемах кластера	Методы исследования логистического потенциала подсистем и раннего обнаружения проблемы, делегирование полномочий от одной подсистемы к другой, разработка совместных инвестиционных проектов по наращиванию потенциала подсистем

воначальной основой для обеспечения государственно-частного партнерства.

Необходимо отметить, что мезологистическая система в форме сетевого транспортно-логистического кластера носит устойчивый характер. Однако существование ее в форме виртуального сетевого кластера подразумевает дальнейшую трансформацию как межсистемных отношений, так и целей совместного функционирования подсистем.

Цель применения гомеостатического подхода в управлении ВСТЛК заключается в достижении внутрисистемного равновесия, которое обеспечивается путем сглаживания или ликвидации конфликтных ситуаций, возникающих в результате взаимодействия участников потоковых процессов в материало- и товаропроводящих системах⁵.

В таблице представлена классификация конфликтов управляющих и управляемых логистических систем, а также способы их разрешения.

Приемы гомеостатического управления ВСТЛК необходимы, очевидны и обусловлены структурой кластера. Виртуальность кластера совершенно не означает отсутствие в нем транспортно-логистической инфраструктуры, которая также требует управленческого воздействия.

Предлагается разработка методов управления конфликтными ситуациями, возникающими в ВСТЛК, как системы, обладающей следующими особенностями: подверженность метауправлению (в составе метасистемы); особые условия функционирования и склонность к трансформации; гомеостатический тип системы; осуществление управленческих и интегративных функций по отношению к микрологистическим системам.

Схема, приведенная на рисунке, отражает целостную методологию управления равновесием ВСТЛК, включающую все методы, инструменты и подходы, охарактеризованные выше. Выделенные рамки акцентируют внимание на приемах и методах, разработанных в ходе исследования⁶.

Детализация управления конфликтными ситуациями с помощью гомеостатического подхода требует установления параметров, относительно которых будет поддерживаться жизнеспособность системы, т.е. способность выполнять основные функции. Отбор

параметров зависит как от глобальных управленческих функций, выполняемых кластером, так и от стратегий управляющих по отношению к кластеру систем: региональной, отраслевой, национальной.

Применяется несколько подходов к управлению виртуальным сетевым транспортно-логистическим кластером как гомеостатической системой, направленных на достижение равновесия в функционирующих подсистемах и обеспечение ее жизнеспособности.

1. Выявление конфликтов, возникающих непосредственно в потоковых процессах. Конфликтные ситуации в логистических процессах относятся к типу “провайдер - потребитель”, “провайдер - метауправляющая система”, “кластер - метауправляющая система” и могут быть связаны:

- ◆ с возникновением логистических рисков и необходимостью их снижения, вероятности их появления, наличием ущерба от риска;

- ◆ с недостаточным качеством логистического аутсорсинга;

- ◆ со снижением уровня безопасности транспортных или логистических процессов в мезологистической или макрологистической системах.

В данном случае предлагается комплекс методов измерения рисков и показателей безопасности логистических процессов, происходящих на уровне кластера, информация о которых собирается и хранится в общей базе данных.

Таким образом, появляется возможность регулярного мониторинга конфликтных ситуаций, что определяет корректность управленческого решения по установлению первоочередных целей мезологистической системы и выбору стратегии ее развития.

2. Применение функционального подхода в разрешении антагонизма “провайдер-провайдер” и “провайдер-потребитель” позволяет осуществлять корректный выбор партнера для проведения сделки, что ведет к снижению транзакционных затрат, ускоряет процесс выбора посредника и заключения договора.

3. Контроллинг организационной эффективности логистических процессов каждого провайдера позволит реализовать политику внутреннего аудита и разрешить противоречия типа “провайдер”-“провайдер”, “провайдер-потребитель” путем сглаживания уровня

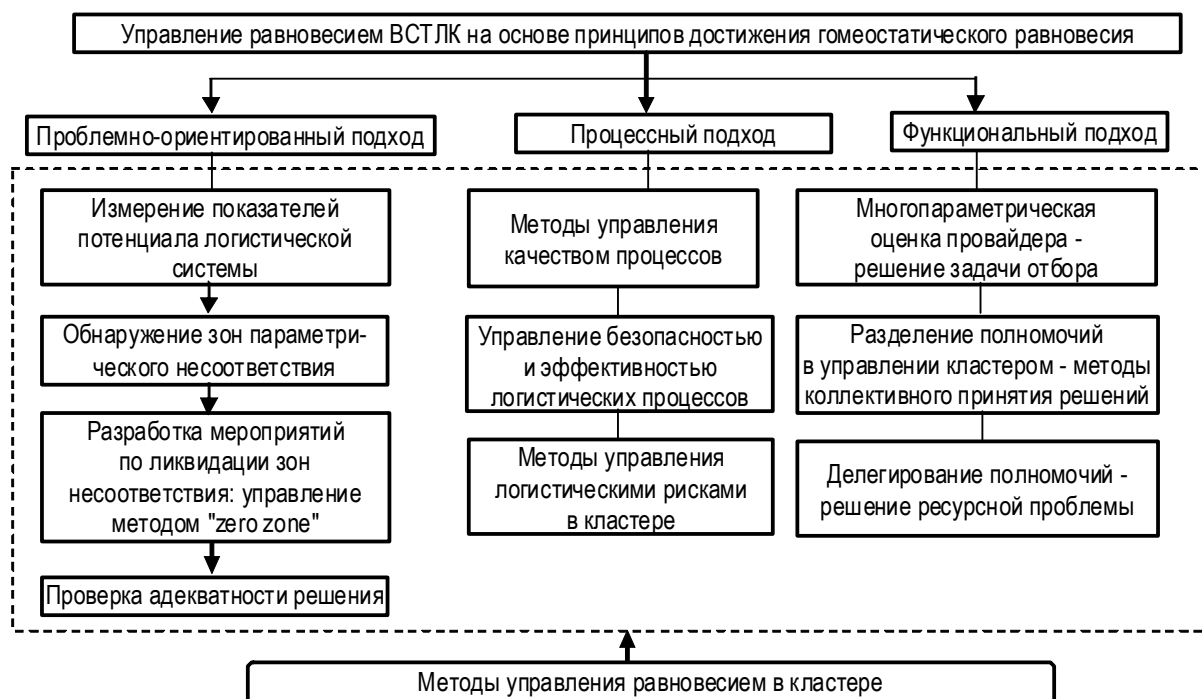


Рис. Методы и механизмы управления равновесием и устойчивостью виртуального сетевого транспортно-логистического кластера

качества оказания логистических и транспортных услуг.

4. Выявление “zero zone” (“нулевых зон”) в подсистеме транспортно-логистической инфраструктуры, включая оценку состояния элементов инфраструктуры у логистических провайдеров. Данный метод применяется в ситуации, когда внешняя по отношению к кластеру система реализует стратегию наращивания логистического потенциала посредством инвестирования транспортно-логистической инфраструктуры. Можно заключить, что в процессе принятия решений возникает антогонизм мнений на уровнях: “мезологистическая система - макрологистическая система” или “мезо- и метауправление”.

Суть метода заключается в мониторинге зон, которые предполагают прирост функциональных показателей в динамике, т.е. коэффициент прироста должен быть выше “0”. Таким образом, кластер становится одним из центров ответственности относительно сбора и анализа информации о потребности логистических провайдеров и их готовности к сотрудничеству в рамках реализации инвестиционных программ по совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры или наращиванию логистического потенциала.

Предлагаемый метод управления “zero zone” выступает как самостоятельный метод исследо-

вания состояния объектов транспортно-логистической инфраструктуры и консолидирует результаты предыдущих методов оценки организационной эффективности логистических процессов. Трансформация и свободный подход в подборе показателей, включенных в систему измерения “нулевых зон” позволяет воспринимать его как отдельный подход к управлению развитием логистического кластера.

Развитие информационных технологий в Японии, появление термина “нулевая зона” связано с возникновением концепции сетевой экономики и необходимостью мониторинга “провалов” отечественной индустрии и регулированием деятельности венчурных компаний. Суть метода сводилась к тому, чтобы определить узкие места в экономической системе, а затем контролировать результаты воздействия до момента достижения состояния нормы, что с точки зрения информационной технологии составляло понятие “zone zero”.

Метод управления логистической системой “ZZ” представляет собой упорядоченный механизм воздействия на объекты логистической системы как на потенциальные причины логистического конфликта, включающий в себя:

- ♦ выбор параметров для мониторинга системы из совокупности показателей потенциала логистической системы;

♦ исследование и анализ состояния объектов системы, измерение выбранных параметров;

♦ определение несоответствий между текущими и желаемыми значениями управляющих критериев;

♦ отбор контролируемых параметров из числа показателей логистического потенциала для поиска “zone zero”;

♦ определение причин несоответствия фактических значений заданным;

♦ разработка мероприятий по корректровке ситуации и трансформация объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

Нормативные значения параметров устанавливаются исходя из стратегических целей развития системы, в данном случае такой системой является виртуальный сетевой транспортно-логистический кластер.

По отношению к кластеру объектами, на которые предполагается осуществлять управленческое воздействие, являются элементы транспортно-логистической инфраструктуры региональной транспортно-логистической системы - надстроечной к кластеру системы и инфраструктурные подсистемы провайдеров.

Следовательно, взаимодействие логистических систем в условиях сетевой экономики неизбежно приводит к возникновению конфликтов по поводу управления потоковыми процессами, повышения устойчивости самих систем. Одна из форм достижения устойчивости - организация взаимодействия в рам-

ках мезологистической системы. Виртуальный сетевой транспортно-логистический кластер является наиболее гибкой системой в отношении осуществления логистических процессов, для управления которым применяются приемы достижения гомеостатического равновесия.

Все предложенные методы, приемы и инструменты наиболее эффективны с точки зрения выбора стратегий развития логистической системы и осуществления процессов ее трансформации.

¹ *Фрейдман О.А.* Эффективность функционирования транспортно-логистических кластеров: рискологический аспект // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2014. Вып. 20 № 17 (144). С. 117-124.

² *Миротин Л.Б., Чубуков А.Б., Ташбаев В.Э.* Логистическое администрирование: учеб. пособие. М.: Экзамен, 2003. 480 с.

³ *Фрейдман О.А.* Анализ логистического потенциала региона / Иркутск. гос. ун-т путей сообщения. Иркутск, 2013. 163 с.

⁴ *Фрейдман О.А.* Методология и принципы формирования виртуального сетевого транспортно-логистического кластера // Экономика и предпринимательство. 2015. № 2. С. 250-257.

⁵ *Сосунова Л.А.* Логистика услуг в системе оптового товародвижения. Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад., 2004. 236 с.

⁶ *Фрейдман О.А.* Управление транспортно-логистическими системами и процессами / Иркутск. гос. ун-т путей сообщения. Иркутск, 2013. 160 с.

Поступила в редакцию 30.04.2015 г.