

04. – ЛОГИСТИКА

УДК 656.02
ББК 65.37-81

Исик Ляна Владимировна,
преподаватель каф. экономики и финансов
Ростовского международного института экономики и управления,
соискатель каф. коммерции и маркетинга
Ростовского государственного экономического университета «РИНХ»,
г. Ростов-на-Дону,
e-mail: lyana-isik@yandex.ru

ИНТЕРФЕЙС МЕЗОЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

THE INTERFACE OF MESOLOGISTICAL SYSTEM OF CITY PASSENGER TRANSPORT

В статье рассмотрены вопросы возможности применения мезологистики при формировании систем городского пассажирского транспорта. Исследованы современные информационно-компьютерные технологии, применяемые в логистике при проектировании систем такого уровня. Интерфейс мезологистической системы городского пассажирского транспорта автор определяет как совокупность средств и правил, обеспечивающих взаимодействие ее элементов-звеньев на основе применения интегрированной информационной технологии, обслуживающей логистическую цепь – Integrated Supply chain management System, ISCMS.

The article has reviewed the issues of possibility of application of mesologistics for establishing the systems of city passenger transport. The modern information-computer technologies applied in logistics at designing city systems of such level have been investigated. The author has defined the interface of mesologistical system of the city passenger transport as a set of means and rules providing interaction of its elements-links on the basis of application of integrated information technology, serving a logistical chain – Integrated Supply Chain Management System, ISCMS.

Ключевые слова: мезологистическая система, городской пассажирский транспорт, информационные технологии, виртуальная логистика, логистика корпораций, регион, инфраструктура, региональная экономика, интерфейс, логистическая цепь.

Keywords: mesologistical system, city passenger transport, information technology, virtual logistics, logistics of corporations, region, infrastructure, regional economy, interface, logistical chain.

Феномен образования мезологистических систем связан с глобализацией мировых экономических процессов и объединением больших групп предприятий в конгломераты, интегрированные потоковыми процессами в единой логистической системе. Мезологистические системы функционируют вне зависимости от принадлежности к той или иной стране и не зависят от географического положения предприятий, входящих в их структуру. Мезологистику как направление экономической логистики часто связывают с понятием «логистика корпорации» и характеризуют как логистику среднего звена. Построе-

ние таких мезологистических систем базируется преимущественно на управлении информационными потоками.

В настоящее время тенденции мезологистизации социально-экономических процессов приобретают все более зримые черты. Это характерно и для российской системы хозяйствования. Мезологистические процессы в России происходят на фоне глобализации и регионализации экономики.

В рамках региональной экономики мезологистизация социально-экономических процессов создает предпосылки для применения управленческого инструментария логистики при решении всего комплекса задач территориального развития. Это обстоятельство предопределяет возможность рассмотрения региона в контексте понятия «регион – корпорация». Регион как корпорация – это крупный субъект собственности и социально-экономической деятельности. В таком понимании регион становится участником конкурентной борьбы на рынках товаров, услуг, капитала, взаимодействуя с национальными и транснациональными корпорациями. Поэтому конкурентные позиции региона в мирохозяйственных процессах все в большей степени будут зависеть от эффективности функционирования корпоративных и региональных логистических образований и согласованности их интересов. Так или иначе решение задачи построения мезологистических систем входит в число организационно-управленческих задач логистики.

Мезологистику характеризует информационный характер поддержки потоковых процессов. Это обусловлено ее уровневым порядком в общей системе логистики. Чем выше уровень логистической системы, чем более сложные взаимосвязи и взаимозависимости характерны для ее элементов, тем больше внимания уделяется информационным потокам. Поэтому основным инструментарием мезологистики являются глобальные вычислительные сети.

В процессе эволюции компьютерных технологий функционал информационных систем значительно расширился, да и сами технологии претерпели радикальные изменения. Эти изменения позволили обеспечить условия взаимодействия различных информационных технологий в рамках технологии «управление цепями поставок» – SCM – Supply chain management. В информационно-технологическом плане такая технология поддерживает корпоративную стратегию компании, составляя часть информационной системы ERP – Enterprise

Resource Planning – интегрированное планирование ресурсов. В отличие от предшествующих технологий при ее использовании под управление и оптимизацию попадают не локальные блоки, а вся система. Применение компьютерных технологий интеграции бизнес-партнеров в мезологистической системе позволяет ее участникам более эффективно использовать свои технические, экономические и организационные возможности, быстрее реагировать на изменения и динамику рыночной ситуации. Это обстоятельство в полной мере относится и к мезологистическим образованиям, проектируемым для городского пассажирского транспорта.

Основу мезологистической системы городского пассажирского транспорта составляют независимые и свободные участники, согласование действий которых является важнейшим элементом эффективного управления всеми перемещениями в городе. Современный российский городской транспорт представляет собой сложную многоплановую инфраструктуру, нуждающуюся в активном и масштабном совершенствовании управленческих механизмов, связанных с организацией его работы. Формирование мезологистической системы городского пассажирского транспорта является одним из направлений подобного совершенствования.

Интерфейс мезологистической системы городского пассажирского транспорта рассматривается нами как совокупность средств и правил, обеспечивающих взаимодействие ее элементов-звеньев. Традиционно понятие «интерфейс» применяют в логистике при описании характеристик взаимосвязи логистических систем, координации логистических операций как внутри отдельно взятой логистической системы, так и в различных ее подсистемах. Выделение комплекса элементов мезологистической системы пассажирского транспорта требует раскрытия ключевых аспектов взаимодействия всех участников потоковых процессов и идентификации специфических механизмов, обеспечивающих их интеграцию и координацию.

В настоящее время предпринимаются попытки разработать и внедрить на практике интерфейс логистических систем. В частности, уже получены практические результаты применения технологий «E-logistics» – электронная логистика и «Virtual logistics» – виртуальная логистика, которые позволяют обеспечить выполнение особых требований к объемам, качеству и скорости передачи данных и обработки информации в той или иной системе. Информационные технологии типа «ECR – Efficient Customer Response» – эффективная реакция на запросы потребителей, которые также фокусируются на распределении, продвижении, продаже товаров и услуг в рамках логистических систем. Информационные технологии типа «Time-based logistics», или логистика в реальном масштабе времени, базируются на идее сокращения продолжительности полного логистического цикла. В данном случае наибольшей ценностью выступает время, которое тратится на исполнение полного цикла оборота. В этом случае оптимизация бизнес-процессов в системе достигается за счет сокращения потери времени на всех этапах реализации логистических функций в системе.

Примером успешной реализации интерфейса логистических систем является интегрированная информационная система, обслуживающая логистическую цепь – Integrated Supply chain management System, ISCS. В этой

системе теоретически время доставки сообщений о динамике потоковых процессов из любой точки системы ограничивается только продолжительностью процесса переформатирования данных и временем ожидания начала обслуживания. Обработка сообщений происходит не в пакетном, а в он-лайнном режиме, что важно для участников логистической системы.

Перспективным инструментом для повышения эффективности развития экономики региона является проектирование мезологистических систем. Мезологистика отражает новый взгляд на роль региональных органов управления и на проблемы их взаимодействия с бизнес-структурами.

С нашей точки зрения, применение инструментария мезологистики особенно актуально для экономики России, поскольку чрезвычайно важны разработки по комплексному развитию и организации территорий. Использование мезологистической бизнес-модели в развитии экономики региона создает предпосылки для создания корпоративных логистических центров, осуществляющих координацию всей совокупности региональных материальных, информационных, финансовых, сервисных, трудовых потоков интегрированных структур с использованием современных информационных технологий.

Масштаб транспортной сферы многих российских и зарубежных городов может позволить отнести системы городского пассажирского транспорта к макрологистическому уровню. Такой подход может быть вполне оправдан и находит свое обоснование в ряде современных концепций логистического менеджмента. Позиция сторонников данного подхода вполне оправдана и опирается на зримые тенденции экономического развития регионов, связанные с преобладанием макроэкономических параметров в развитии этих систем, обусловленных укрупнением масштабов бизнеса и созданием крупных региональных кластеров.

С нашей точки зрения, для точного позиционирования мезологистической системы городского пассажирского транспорта необходимо учитывать то, что основой ее функционирования является четкая привязанность структурных элементов системы к границам определенной территории (города). Поэтому устойчивое функционирование потоковых процессов в данной системе обеспечивается на основе реализации принципов взаимосвязи, взаимозависимости и взаимообусловленности, в том числе по поводу организации внутригородских пассажирских перевозок.

Применение инструментария мезологистики для управления потоковыми процессами на региональном уровне в большинстве случаев ориентировано на управление ключевыми параметрами развития территории. Исследуя эти параметры, понятие «регион» в ряде случаев связывают с пониманием территории, «...характеризующейся едиными источниками энергии, сырьевых ресурсов; единой транспортно-складской системой и инфраструктурой; отсутствием таможенных и торговых барьеров; близостью социального уклада, традиций, характера миграции населения». На основе этого мезологистическую систему городского пассажирского транспорта правомерно отнести к числу систем регионального уровня.

Практика свидетельствует о том, что на региональном уровне логистический подход в наибольшей степени проявляет свой интеграционный потенциал:

«Парадигма региональной логистики означает системный, комплексный, Парето-оптимальный подход к формированию и организации всего инфраструктурного обеспечения жизнедеятельности региона».

Создание мезологистической системы городского пассажирского транспорта сопровождается элементами корпоратизации. Данное обстоятельство предполагает координированное управление интегрированным бизнесом инфраструктурного обеспечения региона со стороны органов местной власти, объединение усилий предприятий территории для решения ключевых проблем регионального развития. Это осуществляется путем вертикальной, горизонтальной и смешанной форм интеграции ключевых бизнес-процессов. Мезологистизация деятельности городского пассажирского транспорта становится эффективным управленческим приемом, использование которого крайне актуально.

Эффективно развивающиеся мезологистические системы городского пассажирского транспорта, являясь неотъемлемой частью инфраструктуры города, стимулируют процесс формирования территориально-отраслевых комплексов инновационного типа. Мезологистическая система городского пассажирского транспорта по своему внутреннему содержанию пребывает в состоянии непрерывного изменения, обусловленного целесообразностью инновационного развития региональных социально-экономических процессов. Такие изменения происходят посредством реализации мультипликативного эффекта, приводящего к его воздействию на другие сферы региональной экономики. Ускорение, повышение ритмичности и надежности работы транспорта позитивно сказывается на всех секторах развития региона.

Для мезологистической системы городского пассажирского транспорта более чем очевидно выделение муниципальных и частных транспортных предприятий различного вида – автотранспортных, троллейбусных, электротранспортных – в самостоятельные сферы логистической деятельности. Необходимость согласованного их действия предопределяет формирование эффективных механизмов взаимодействия и координации работы городского транспорта. В этой связи по масштабу деятельности и ее регионально-отраслевым особенностям систему городского пассажирского транспорта мы относим к уровню мезологистических систем. Этот вывод базируется на следующих основных свойствах этой системы:

масштаб системы городского пассажирского транспорта превышает микроуровень, но не является глобальным и входит в объем региональной системы более высокого уровня размерности; данная система обладает несколькими центрами и уровнями управления; она может не иметь единственного главного центра управления и обеспечивать целостность и непротиворечивость управленческих воздействий за счет согласования руководящей деятельности основных центров власти; состав объектов управления системы значителен и каждый из них имеет свою собственную структуру руководства, отличную от других социально-экономических условий функционирования.

Особенностью мезологистической системы городского пассажирского транспорта является то, что в ней реализуется взаимосвязь всей совокупности потоков транспортных услуг, материальных и людских ресурсов; усиливается роль информационного, финансового и сервисного потоков. Функционирование подобной системы требует объединения отдельных участников перевозочного процесса в единую систему, способную обеспечить качественные транспортные услуги предприятиям, организациям и населению при экономически целесообразных (конкурентных) затратах.

Эффективность и качество функционирования мезологистической системы городского пассажирского транспорта непосредственно зависят от деятельности каждого ее участника. Поэтому при ее проектировании целесообразно придерживаться принципов многоуровневого управления на основе современных информационно-телекоммуникационных систем. Территориальная определенность и интегративная функциональность городской системы пассажирского транспорта обеспечиваются взаимодействием между мезологистическими системами транспортных предприятий и макрологистической транспортной системой страны и региона. Это позволяет определить иерархическое положение данной системы как мезологистической. Управление такими системами основывается на взаимодействии нескольких центров и уровней управления, что в еще большей степени актуализирует необходимость полностью задействовать потенциал самонастройки потоков системы городского пассажирского транспорта. Основным способом решения этой задачи является формирование качественно новой системы информационного обеспечения всех элементов мезологистической системы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Альбеков А. У., Грибов А. У. Закономерности развития транспортно-складской логистики на региональном уровне. Ростов н/Д: Изд-во РГЭА, 1999. 159 с.
2. Сергеев В. И. Логистика в бизнесе: учебник. М.: ИНФРА-М, 2001. 606 с.
3. Сток Дж. Р., Ламберт Д. М. Стратегическое управление логистикой. М.: ИНФРА-М, 2005. 797 с.
4. Исик Л. В. Основы формирования мезологистической системы городского движения транспорта // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2011. № 2 (15). С. 101–105.

REFERENCES

1. Albekov A. U., Gribov A. U. Principles of development of transportation-storage logistics at the regional level. Rostov-on-Don: Publishing house RGEA, 1999. 159 p.
2. Sergeyev V. I. Logistics in business: textbook M.: INFRA-M, 2001. 606 p.
3. Stock J. R., Lambert D. M. Strategic management of logistics. M.: INFRA-M, 2005. 797 p.
4. Isik L. V. Fundamentals of mesological system of the city traffic // Business. Education. Law. Bulletin of the Volgograd Institute of Business. 2011. # 2 (15). P. 101–105.