

Разделкин Василий Михайлович

аспирант кафедры экономики предприятий,
инженерной экономики и логистики
Саратовского государственного
технического университета

СРАВНЕНИЕ ВИДОВ ИНТЕГРИРОВАННЫХ СТРУКТУР В ЛОГИСТИКЕ

Аннотация:

Автором выполнен анализ концепции интегрированной логистики. Выявлены характерные для логистики виды интегрированных структур, описаны их специфические особенности. Выделены критерии, характеризующие каждый вид интегрированных структур. Выполнены систематизация и сравнение основных видов интегрированных логистических структур.

Ключевые слова:

интегрированная логистика, логистический кластер, цепь поставок, транспортно-логистическая система.

Razdelkin Vasilyi Mikhailovich

PhD student,
Business Economics,
Engineering Economics and Logistics Department,
Yuri Gagarin State Technical University of Saratov

COMPARISON OF INTEGRATED STRUCTURES TYPES IN LOGISTICS

Summary:

The article carries out an analysis of the integrated logistics conception. The author describes the various types of integrated structures typical for logistics and their specific features. Criteria characterizing each type of integrated structures are considered. The systematization and comparison of the main types of integrated logistics structures is also presented.

Keywords:

integrated logistics, logistics cluster, supply chain, transportation logistics system.

Интегрированные системы в настоящее время являются ключевым трендом развития промышленных, торгово-финансовых и других видов объединений. Теоретические основы экономических механизмов интеграции разработаны отечественными и зарубежными учеными, в частности, свой вклад внесли Х. Кельзен, Р. Коуз, Д. Нортон и т. д. Обширный обзор интеграционных подходов и концепций на основе различных источников проведен в работе «Генезис и современное состояние логистической интеграции в условиях глобализации экономики», созданной коллективом авторов [1].

Концепция интегрированной логистики существенно изменила логистический подход [2]. Интегрированная логистика ориентирована на централизованное управление потоками, проходящими через все этапы логистического цикла. Интегрированная логистическая система обеспечивает поддержание заверщенного цикла существования продукта от его возникновения до полной ликвидации. Механизмы интегрированной логистики обеспечивают продвижение товарного потока последовательно через сеть логистических агентов, и на каждом этапе происходит увеличение его добавленной стоимости.

Исследователи из Мичиганского университета [3] считают, что для достижения эффективных результатов в глобальной логистике необходимо ориентироваться на четыре ключевых фактора: интеграцию, позиционирование, гибкость и измеримость. Интеграция в их понимании достигается посредством использования информационных технологий для обеспечения совместного использования общей информации всеми партнерами глобальной логистической цепи или канала.

Рассматривая интеграционные отношения, нужно отметить, что они выступают как естественный этап развития бизнес-отношений и в конечном итоге обеспечивают формирование целостной бизнес-структуры, которая, в свою очередь, выступает диспетчером интегрированных взаимоотношений и позволяет достичь синергетического эффекта. В современных условиях характерным явлением можно считать консолидацию интегрированных структур на все более глобальных уровнях и переход интеграции с микроуровня на макроуровень (рис. 1).

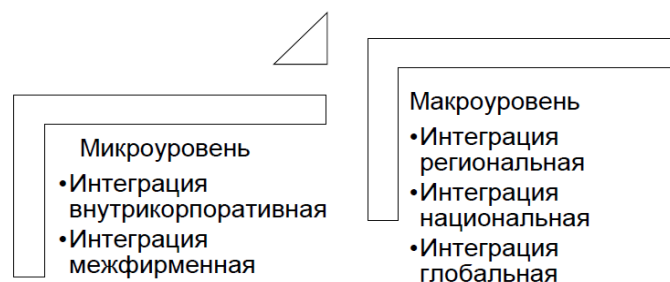


Рисунок 1 – Уровни интеграции

Нами были рассмотрены возможные виды интегрированных структур в логистике, а также проведено их сравнение.

В транспортно-логистической сфере интеграция обеспечивает появление горизонтальных связей между транспортными компаниями, товаропроизводителями и остальными сферами обслуживания через доставку продукции. Для реализации указанного взаимодействия создается макрологистическая система уровня региона, которая ориентирована на централизованное администрирование логистического потока. В состав такой региональной транспортной логистической системы входит множество подсистем, обеспечивающих стабильное функционирование отдельных элементов логистики.

В общем виде транспортно-логистическая система ориентирована на оптимизацию и рационализацию перемещения грузовых, пассажирских и сопутствующих потоков при обеспечении минимальных издержек на достижение максимального эффекта для всех участников системы.

Логистический центр как интегрированная структура может рассматриваться как интермодальный транспортный узел. В соответствии с одним из определений [4], логистический центр представляет собой организационную структуру управления, созданную в сфере обращения и потребления товаров и услуг для снижения затрат и обеспечения эффективного продвижения материальных и связанных с ним потоков на различных уровнях и масштабах.

В зарубежной литературе отмечается, что характерной для интегрированных образований в логистике, обуславливающих цепочку создания ценности, является цепь поставок, которая представляет собой единую систему для реализации функции распределения и обмена. Структура логистической цепи определяет динамику материальных, информационных, финансовых и других потоков в ходе их продвижения от поставщика к потребителю.

Цепь поставок представляет собой интегрированную совокупность логистических процессов, обеспечивающую их динамическое изменение во внешней среде; она обладает свойствами высокой гибкости, мобильности всех вовлеченных в процесс ресурсов в условиях ограниченного запаса времени. Многие компании переходят от осознания наличия логистических связей, складывающихся стихийно, к процессу целенаправленного формирования товародвижения посредством использования методологии цепей поставок.

По работам различных исследователей можно проследить определенную эволюцию развития концепции управления цепями поставок [5; 6; 7]. На первом этапе ключевыми в формировании цепи поставок являются процессы координации и повышения взаимопонимания партнерами друг друга при сохранении определенного уровня качества обслуживания в цепи. Следующий этап связан с совершенствованием процесса интеграции и построением единой сети бизнес-партнеров.

Могут быть выделены три уровня сложности построения цепи поставок: прямая, расширенная и полная цепи поставок.

– Прямая цепь поставок включает в себя компании, участвующие в восходящем и нисходящем перемещении материального потока. В такую цепь входят компании поставщиков и потребителей, наибольший приоритет имеет вертикальная интеграция такой цепи поставок.

– Расширенная цепь поставок кроме поставщиков и потребителей включает в себя посредников, расположенных рядом, которые непосредственно участвуют в продвижении входящего и исходящего материального потока продуктов, услуг и финансовой информации.

– Полная цепь поставок включает в себя все организации, вовлеченные в продвижение входящего и исходящего материального потока продуктов, услуг, финансов и информации от начального поставщика к конечному потребителю.

Транспортно-логистическая система и цепь поставок являются характерными видами логистических интегрированных образований в современных условиях, а потому хорошо изученными.

По нашему мнению, имеются определенные резервы совершенствования интеграционных процессов. По аналогии с другими отраслями, в логистике процесс интеграции будет продолжаться через возникновение кластерных структур.

С позиций механизмов логистической интеграции логистический кластер может рассматриваться как устойчивое взаимодействие независимых, но географически сконцентрированных рыночных субъектов, посредством которых реализуются логистические функции и деятельность которых направлена на поддержание цикла перемещения материальных и других видов потоков.

Базовыми принципами формирования логистического кластера как объекта интегрирования компаний на определенной территории можно считать: территориальную близость участников логистического кластера, независимость компаний, интеграцию их логистических процессов на всех уровнях управления, ориентацию на участие в едином логическом или торговом процессе, использование единого информационного пространства [8]. В таблице 1 проведено сравнение описанных выше видов интегрированных структур.

Таблица 1 – Сравнение видов интегрированных систем в логистике

Критерий	Транспортно-логистический кластер	Логистическая цепь поставок	Транспортно-логистическая система
Принципы экономического взаимодействия	Наличие общего экономического интереса в получении максимальной прибыли и повышении конкурентоспособности	Взаимодействие направлено на снижение логистических издержек в ходе прохождения материального потока	Отсутствие экономического интереса во взаимоотношениях
Принципы информационного взаимодействия	Ключевой аспект организации взаимодействия на основе информационного обмена между компаниями, входящими в кластер. Снижение транзакционных издержек	Единая сквозная информационная система, отслеживающая перемещение продукции	Отсутствие информационного обмена между компаниями, не находящимися в договорных отношениях
Формы взаимодействия	Сочетание всех возможных форм: от конкуренции до кооперации	Кооперация	В большинстве случаев конкуренция
Границы	Обусловлены границами компаний, образующих кластер	От места возникновения продукта до места его потребления	Границы региона
Соответствие уровню технологического прогресса	Использование максимально прогрессивных концепций и разработка новых посредством включения в кластер научных организаций	Использование логистической методологии и современных информационных технологий в области логистики	Каждая компания использует собственные разработки
Срок функционирования	Компании, входящие в кластер, могут разрабатывать общую стратегию с единой стратегической целью	Цепь поставок может существовать до тех пор, пока имеется потребность в определенных логистических активностях. Цепь может изменяться с учетом внешней и внутренней среды	Постоянный процесс ликвидации компаний и возникновения новых. Кратковременное сотрудничество для получения единого результата
Подготовка кадров	Компании взаимодействуют друг с другом для обмена информацией, опытом и совместной организации подготовки обучения персонала	Привлечение кадров	Отсутствует единая система подготовки кадров. Высокие транзакционные издержки

В заключение отметим, что интеграция является важным логистическим процессом и именно она обуславливает достижение ключевой логистической цели – снижения стоимости доставки продукции. Каждый из видов интеграции обладает определенными преимуществами, и окончательный выбор обусловлен сочетанием факторов логистического окружения.

Ссылки:

1. Кузьменко Ю.Г., Левина А.Б., Шмидт А.В. Генезис и современное состояние логистической интеграции в условиях глобализации экономики // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия «Экономика и менеджмент». 2014. Т. 3.
2. Бауэросокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. М., 2010. 640 с.
3. Евтодиева Т.Е. Развитие организационных форм логистики // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2013. № 1 (99). С. 25–28.
4. Елисеев С., Котляренко А., Куренков П.В. К типологии логистических центров // Логистика. 2003. № 3. С. 15–19.
5. Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. М., 2015. 344 с.
6. Шехтер Д., Сандер. Г. Логистика. Искусство управления цепочками поставок / пер. с англ. под науч. ред. проф. В.И. Сергеева. М., 2008. 230 с.
7. Сергеев В.И. Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов / под ред. В.И. Сергеева. М., 2008. 976 с.
8. Кузьменко Ю.Г., Левина А.Б., Шмидт А.В. Указ. соч.

References:

1. Kuzmenko, YG, Levina, AB & Shmidt, AV 2014, 'Genesis and the current state of logistics integration in the globalized economy', *Herald of the South Ural State University. A series of "Economics and Management"*, vol. 3.
2. Bauerosoks, DD & Kloss, DD 2010, *Logistics: the integrated supply chain*, Moscow, p. 640.
3. Evtodieva, TE 2013, 'The development of organizational forms of logistics', *Vestnik of Samara State University of Economics*, no. 1 (99), pp. 25-28.
4. Eliseev, S, Kotlyarenko, A & Kurenkov, PV 2003, 'By typology of logistics centers', *Logistics*, no. 3, pp. 15-19.
5. Anikin, BA & Rodkina, TA 2015, *Logistics and Supply Chain Management. Theory and practice. Fundamentals of Logistics*, Moscow, p. 344.
6. Schechter, D & Sander, G 2008, *Logistics. Art of Supply Chain Management*, Moscow, p. 230.
7. Sergeev, VI 2008, *Corporate logistics: 300 answers to the questions of professionals*, Moscow, p. 976.
8. Kuzmenko, YG, Levina, AB & Shmidt, AV 2014, 'Genesis and the current state of logistics integration in the globalized economy', *Herald of the South Ural State University. A series of "Economics and Management"*, vol. 3.