

УДК 629.735.017.83

## ГАРМОНИЗАЦИЯ ИНТЕРЕСОВ КАК МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ ОСНОВА ЛОГИСТИКИ

В.В. БАГИНОВА, Л.С. ФЕДОРОВ, С.Б. ЛЁВИН

Статья посвящена вопросам методологии логистики. В основе данной методологии лежит гармонизация интересов всех участников процесса товародвижения. Методология предусматривает отказ от фрагментарного подхода к управлению товародвижением, использование категории экономических компромиссов, открытый обмен необходимой информацией, совместное определение конечной цены товара, базирующееся на конвергенции затратного и стоимостного методов цены и тарифообразования.

**Ключевые слова:** логистика, гармонизация интересов, оптимизация экономических связей, нравственность логистики, солидарное общественное бытие, философия «общего дела».

Несистемный (фрагментарный) подход к управлению товародвижением, когда участники цепи поставок товаров работали, ориентируясь только на свои интересы и получение собственной максимальной прибыли, стал фактором неустойчивости и недостаточной эффективности в хозяйственных связях предприятий-смежников. Вместе с тем проведенные исследования отечественными и зарубежными учёными показывают, что интегрированное управление доставкой товаров от первичного источника сырья и материалов до конечного потребителя готовой продукции, ориентация на единый экономический результат таит в себе потенциал повышения экономической эффективности как отдельных предприятий, так и народного хозяйства в целом. Такой подход к управлению потоковыми процессами стал называться логистическим, а логистику начали рассматривать как форму оптимизации рыночных связей.

В работах В.Г. Галабурды, А.А. Смехова, А.В. Курбатовой и ряда других российских учёных рассмотрены и решены многие важные вопросы оптимизации грузопотоков [1; 2; 5]. Об эффективности организации грузопотоков свидетельствует опыт работы системы "Ритм", внедрённой в СССР в 1989 г. В рамках этой системы, благодаря применению технологических маршрутов, был установлен синхронный режим работы Новолипецкого металлургического комбината, Михайловского горно-обогатительного комбината и Юго-Восточной железной дороги. В рыночных условиях система была реанимирована и сейчас успешно функционирует. Аналогичные системы действуют и в других регионах нашей страны. В результате резко снижается потребность в складских площадях, количестве погрузочно-разгрузочных операций, численности работников, занятых на этих операциях, сокращаются потери железорудного концентрата и сроки его хранения, уменьшается потребность в железнодорожном подвижном составе.

Высокий потенциал интегрированного управления товародвижением предвидели и американские специалисты Пол Конверс и Питер Дракер. Они определили его как "последний рубеж экономии затрат" и "неопознанный материк экономики" [7].

Насыщение рынка товарами, сопровождавшееся переходом от рынка продавца к рынку покупателя, острая конкурентная борьба субъектов товарного рынка и ограниченные возможности на определённом этапе развития экономики развитых стран повысить конкурентоспособность фирм за счёт сферы производства заставило участников цепи поставок обратиться к сфере обращения, и здесь, не оставляя без внимания взаимодействие этих двух сфер, поискать пути повышения эффективности.

В результате рынок стали рассматривать как место, где сталкиваются в конкурентной борьбе не только товары как таковые, но и схемы доставки товаров. Внутри цепи поставок возникли новые взаимоотношения между её участниками: совместное (интегрированное) управление то-

варными потоками, опирающееся во многом на системные представления и экономические компромиссы.

В основе совместного управления лежит принцип определения конечной цены товара общими усилиями всех участников цепи поставок товаров с учётом интересов каждого из них. Раньше конечная цена товара слагалась из независимых величин себестоимости и прибыли каждого участника процесса товародвижения, что не сглаживало их противоречивые интересы.

Совместно устанавливая будущую конечную цену, логисты исходят из того, что цена должна обеспечить товару высокую конкурентоспособность, хороший объём сбыта, достаточную рентабельность всей цепи поставки, но при этом быть разумной и приемлемой для конечных потребителей продукции. Всё это означает, что происходит **своего рода конвергенция (слияние, объединение) затратного и ценностного методов ценообразования, кардинально меняется философия бизнеса, сливаются функции маркетинга и логистики. В результате выражение "маркетинг определяет спрос, а логистика его реализует" существенно трансформируется.**

Цена и прибыль при совместном определении цены рассматриваются как исходные показатели, варьируя которыми можно выйти на единую норму прибыли, обеспечив тем самым почву для использования экономических компромиссов в целях устранения рассогласованности и противоречивости интересов участников цепи поставки товаров. Себестоимость в этом случае является производной величиной, а не результатом процесса перемещения и производства товара.

С 1992 г. в России осуществляется либерализация ценообразования, в ходе которой контролируемое затратное ценообразование заменяется на такое же затратное, но во многом бесконтрольное. В 90-е гг. около 80% предприятий продолжали устанавливать цены на основе фактических издержек плюс «нормальная прибыль». Остальные 20% предприятий, исходя из стоимости (ценности) товара, применяли ценностной подход [3].

По аналогии с ценообразованием на товары строится и традиционное тарифообразование на транспорте, опираясь в большинстве случаев на фактические издержки по перевозке. Реже, в зависимости от стоимости грузов, прибегают к аквалорным тарифам.

Несмотря на широкое распространение затратного метода тарифообразования, нельзя не заметить его существенные недостатки, в том числе и трудно устранимые. Во-первых, с теоретической точки зрения часто величину удельных транспортных затрат, приходящихся на единицу перевозимого груза, невозможно определить до того, как тариф будет установлен. Ведь от тарифа во многом зависит возможный объём перевозок, служащий базой для определения удельных затрат. Во-вторых, используемая при расчёте тарифа величина добавочной стоимости является сложноопределяемой, и в силу только одного этого содержит риск её отторжения клиентурой. В-третьих, замена при установлении тарифов в ряде случаев прибыли рентабельностью тоже не даёт гарантии, что такой тариф не будет отвергнут пользователями транспортных услуг.

Имеются недостатки и у ценностного метода тарифообразования. Основной из них нередко заключается в превышении цены груза его реальной ценности.

При совместном определении цены товара фирмы, участвующие в цепи поставок, вынуждены обмениваться всей необходимой информацией, естественно, соблюдая при этом нужный уровень секретности. В итоге доля доверительной информации в общем её массиве повышается. Поэтому сложные экономические системы (цепи поставок товаров) стали называться открытыми. В результате логистика стала иметь не только экономическое, но и **нравственное значение.**

Открытый обмен информацией, согласование технологических норм взаимодействия и режимов работы предприятий-смежников, задействованных в одной цепи поставки товаров, превратил её в "сквозную" систему, единую технологическую цепь, единый бизнес-процесс, создающий потребительную стоимость (value in use): стоимость полезности пространства (place

utility, space utility) и стоимость полезности времени (time utility). И все эти полезности являются **экономической сущностью логистики**.

Отношения участников такой цепи строятся на принципах сотрудничества, кооперирования и партнёрства, что является отличительным признаком современной фазы развития экономики в западных странах. В результате возникает непосредственная технологическая и экономическая связность между отдельными производствами, объединяются компании различных отраслей и секторов экономики, создаются стратегические союзы.

Такие союзы, как правило, носят долгосрочный характер, что стабилизирует отношения сторон, делает их доверительными и предсказуемыми, а не договорными, как ранее. Более того, в рамках стратегических союзов, как правило, состав участников цепи доставки товаров не меняется, он остаётся стабильным в течение пяти и более лет. В результате такая функция маркетинга как реклама по привлечению партнёров затухает.

Представляется, что применение традиционных методов тарифообразования в цепях поставок товаров вряд ли является целесообразным. Дело здесь в том, что транспортные тарифы, образуемые традиционными методами, не увязаны с добавочной стоимостью предприятий-смежников. Последние, согласно логистической концепции, работают на единый экономический результат, согласовывают технологические нормативы и режимы работы их взаимодействия, предоставляют друг другу необходимую информацию на принципах доверительности и более-менее справедливо распределяют достигнутые результаты совместного труда. В этом явно прослеживается курс на гармонизацию усилий участников бизнеса.

Подводя итоги вышеизложенному, можно заключить, что логистика таит в себе весьма ценное идеологическое содержание - **философию «общего дела»**, как её понимал наш соотечественник Н.Ф. Федоров [6]. Она в значительной степени решает задачи, которые имеют прямое отношение к такой управленческой функции, как планирование. Интегрируя интересы различных участников рынка товаров и услуг, мы смягчаем противоречие интересов, сглаживаем их и тем самым усиливаем возможности регулирования пропорций общественного производства на более справедливой основе.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. **Галабурда В.Г.** *Оптимальное планирование грузопотоков*. М., 1985. 256 с.
2. **Курбатова А.В.** *Характеристики и формы организации транспортных потоков*. М.: ГУУ, 2000. 45 с.
3. **Липсиц И.В.** *Коммерческое ценообразование*. М.: Издательство БЕК, 2001. 557с.
4. **Певзнер Я.П.** *Экономическое учение Карла Маркса перед судом двадцатого столетия*. М.: ООД ИМЭМО РАН, 1996. С. 49.
5. **Смехов А.А.** *Основы транспортной логистики*. М.: Транспорт, 1995. 197 с.
6. **Федоров Н.Ф.** *Философия общего дела*. СПб., 1912. Т. 1-2.

#### HARMONIZATION OF INTERESTS AS A METHODOLOGICAL BASIS OF LOGISTICS

**Baginova V.V., Fedorov L.S., Levin S.B.**

The article is devoted to the methodology of logistics. The basis of this methodology is the harmonization of interests of all participants of process of distribution. The methodology consists of a refusal from a fragmented approach to the management of merchandise, the use of categories of economic trade-offs, the open exchange of information and joint determination of the final price of the goods, based on the convergence of cost and value pricing methods and tariff setting.

**Keywords:** logistics, harmonization of interests, optimization of economic relations, logistics morality, joint social being, the philosophy of "the common cause".

#### REFERENCES

1. **Galaburda V.G.** *Optimalnoye planirovaniye Грузопотоков*. М. 1985. 256 p. (In Russian).
2. **Kurbatova A.V.** *Kharakteristiki i formy organisatsyi transportnykh potokov*. М.: GUU. 2000. 45 p. (In Russian).

3. **Lipsits I.V.** *Kommercheskoye tsenoobrazovaniye*. М.: Izdatelstvo BEK. 2001. 557 p. (In Russian).
4. **Pevzner Y.P.** *Economicheskoye ucheniye Karla Marksa pered sudom dvadtsatogo stoletiya*. М.: OOD IMEMO RAN. 1996. P. 49. (In Russian).
5. **Smekhov A.A.** *Osnovy transportnoy logistiki*. М.: Transport. 1995. 197 p. (In Russian).
6. **Fedorov N.F.** *Filosofiya obshchego dela*. SPb. 1912. Т. 1-2. (In Russian).

### Сведения об авторах

**Багинова Вера Владимировна**, окончила ИГУ им. А.А. Жданова (1978), доцент, доктор технических наук, заведующая кафедрой логистики и управления транспортными системами Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), автор более 140 научных работ, область научных интересов – логистика.

**Федоров Лев Сергеевич**, 1937 г.р., окончил МИИТ (1960), профессор, доктор экономических наук, профессор кафедры логистики и управления транспортными системами Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), автор более 200 научных работ, область научных интересов – логистика, экономика и организация транспорта.

**Лёвин Сергей Борисович**, 1972 г.р., окончил МИИТ (1995), кандидат технических наук, доцент кафедры транспортного бизнеса МГУПС (МИИТ), автор более 40 научных работ, область научных интересов – логистика и транспортная логистика.