корпоративная логистика системы топливообеспечения

В настоящее время в российской экономике все более заметной становится тенденция корпоратизации. Она получает свое развитие в силу некоторых объектных причин, восходящих к процессам глобализации и глобальной конкуренции, что делает необходимым поиск адекватных средств управления бизнесом и обеспечения конкурентоспособности бизнес-структур в новой экономической среде. Вместе с тем, эта тенденция поддерживается потребностями их внутреннего развития, аналитическая оценка которых выводит на обоснование решений в пользу корпоратизации – интеграции бизнес-структур при использовании преимуществ координированного управления бизнесом.

Щербаков В.В.,
докт. экон. наук, профессор
Белозеров О.В.
Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов

Понятие корпоратизации соотносится с понятием корпорации, которое, в свою очередь, трактуется как «широко распространенная в странах с развитой рыночной экономикой форма организации предпринимательской деятельности, предусматривающая долевую собственность, юридический статус и сосредоточение функций управления в руках верхнего эшелона профессиональных управляющих (менеджеров), работающих по найму» [1, с. 276].

Существующая мировая практика свидетельствует о том, что при наличии базовых государственных документов и накопленного опыта можно строить систему корпоративных отношений на уровне конкретной корпорации, задавая, таким образом, ориентиры для всей российской экономики. В целом это дает специалистам основание считать, что корпоративное управление становится эффективным, если строится на базе отработанных и действенных норм в сфере финансов, ценных бумаг, управления трудовыми взаимоотношениями, контрактных обязанностей, договорной деятельности, организационных структур, маркетинга [2, с. 12].

Представляется, что *в этом списке свое место также может и должна занять логистика*. Наше предположение строится на изучении опыта формирования логистических цепей и его научном обобщении в интересах популяризации и практического освоения как позитивного с точки зрения достижения стратегических ориентиров бизнеса.

В работе с материальными, финансовыми, информационными и другими потоками логистика обнаруживает большие возможности в управлении товарным обращением, диверсифицируясь и во внутрипроизводственную сферу. При этом в ней используется «*метод сквозного действия*», который требует формирования логистических цепей поставок. Каждая из цепей предстает как линейно упорядоченное множество физических и/или юридических лиц (производителей, дистрибьюторов, складов общего пользования и т.д.), осуществляющих логистические операции по доведению внешнего материального потока от одной хозяйственной системы до другой (в случае производственного потребления материальных ресурсов) или до конечного потребителя (в случае личного потребления) [3, с. 93].

В простейшем варианте логистическая цепь строится на основе прямой хозяйственной связи поставщика и получателя товарно-материальных ценностей, в более сложном - она включает также различного рода посредников и всякий раз поддерживается в действующем состоянии благодаря логистической активности ее участников. Логистические цепи обеспечивают каналы товародвижения и через интеграцию бизнес-структур в той или иной ее форме (вертикальная, горизонтальная, смешанная) задают способы их функционирования.

По общим правилам интересы корпоратизации управления бизнес-структурами в цепях поставок обусловлены действием многих факторов, включая организационные, экономические, технико-технологические и социальные. Основные организационные факторы проявляют себя в трех областях: *первая* обусловлена изменениями окружающей среды, в том числе указанной выше тенденцией глобализации; *вторая* - сменой внутреннего

в работе с материальными, финансовыми, информационными и другими потоками логистика обнаруживает большие возможности в управлении товарным обращением

состояния бизнес-структуры предприятия; *третья* - формированием или изменением стратегии его поведения. Дополнительной причиной может стать снижение управляемости отраслью, и это является актуальным не только для системоформирующих, но и системообеспечивающих отраслей экономики России, к числу которых относится топливная промышленность.

Экономические факторы обнаруживаются в малой массе прибыли или прямых убытках, которые имеют место вследствие либо низкой рентабельности активов предприятий (при высоких объемах продаж), либо низких объемов продаж (при высокой рентабельности активов).

Технологический скачок неизбежно приводит к трансформации. Как правило, предприятия, работающие по старой технологии и не способные перестроиться, по технологическим и организационным причинам закрываются; предприятия, потенциально восприимчивые к инновациям, напротив, вовлекаются в процесс интеграции, особенно, если сами инновации, такие как логистические, требуют того. В данном случае процесс интеграции может быть инициирован инновационно активным, способным и чувствительным к логистическим инновациям предприятием – потенциальным *лидером цепи*.

Социальные факторы кроются в социально-психологических качествах ведущих менеджеров и всего персонала предприятия (наличие предпринимателя во главе бизнеса, наличие на предприятии сработавшейся команды менеджеров, психологическая готовность персонала к переменам и т.д.).

Крупные предприятия России осуществляют поиск таких организационных форм, которые позволили бы им решить проблемы функционирования в конкурентной среде. При этом возникают специфические проблемы как отраслевого, так и регионального характера (территориальная дислокация с учетом привязанности предприятий к источникам сырья, материалов, топлива и размещения мест предъявления спроса на готовую продукцию, логистические издержки, цена рабочей силы и т.д.), знание которых становится важнейшим условием принятия решений об интеграции.

логистические цепи обеспечивают каналы товародвижения и через интеграцию бизнес-структур

потенциал потенциал

В случаях особой социально-экономической значимости этих решений реализации их могут способствовать меры прямого и косвенного государственного участия в развитии процесса корпоратизации.

С учетом практической значимости поиск организационных решений составляет одно из перспективных направлений научных исследований в логистике. Однако подобно тому, как форма соотносится с содержанием, так и организация соотносится с экономикой. В этом смысле вновь вырабатываемые наукой организационные решения должны всецело подчиняться специфике объекта и в полной мере учитывать его – осуществление данного требования приводит к тому, что соответствующий научный поиск развивается в двух параллельно-последовательных ветвях:

1-я ветвь - исследование теории и практики вопроса;

2-я ветвь - проектирование новых и/или адаптация известных форм организации бизнеса.

Вместе они должны обеспечить нахождение способов приложения теории, привлечения позитивного опыта на принципах бенчмаркинга для разрешения проблем, препятствующих функционированию и развитию объекта, каким в нашем случае является ОАО «Ростоппром», и более того - проблем, свойственных системе топливообеспечения в целом.

Последние обусловлены тем, что при ликвидации отраслевого министерства (1992 г.) в виде рецидивов прежней системы топливообеспечения сохранились некоторые элементы управленческих функций, изначально заимствованные его официальным преемником – ОАО «Ростоппром» - в организации обеспечения топливом федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов субъектов РФ, населения РФ, коммунально-бытовых предприятий и предприятий социальной сферы.

Выполненная нами оценка факторов и социально-экономических последствий корпоратизации управления дает основание считать ее одним из действенных организационных решений, способных реализовать системообеспечивающую роль топливной промышленности в экономике

поиск организационных решений составляет одно из перспективных направлений научных исследований в логистике

России через координацию управления поставками на уровне топливоснабжающих бизнес-структур – участников товаропроводящих каналов. При этом основные управленческие активности должны быть сосредоточены в сфере логистики, призванной осуществлять функции надежного обеспечения нужд населения и народного хозяйства страны.

Корпоративная логистика – суть корпоратизация управления цепями поставок в системе топливообеспечения – может быть организована развитием вертикальных партнерских отношений, а именно применением схем вертикальной интеграции с созданием корпоративных структур. В основе этого организационного решения лежит идея концептуального партнерства, в котором формирование вертикально-интегрированной структуры осуществляется по принципу выбора поставщиков (обратный маркетинг).

Как новое организационное решение, корпоративная логистика подчиняется интересам координации управления цепями поставок и в этом своем предназначении вводится в практику путем трансформации системы топливообеспечения. При этом принцип координации цепей поставок должен получить свое развитие в координации материальных и финансовых потоков в границах каждой цепи и канала товародвижения в целом.

В условиях корпоратизации управления цепями поставок в системе топливообеспечения функциональный цикл логистики, состоящий из функциональных циклов снабжения, производства и сбыта, смещается в сторону снабжения, которое в силу стратегической значимости топливных ресурсов организуется по системе государственного заказа через процедуры конкурсных торгов.

принцип координации цепей поставок должен получить свое развитие в координации материальных и финансовых потоков

Ключевыми видами управленческой деятельности в функциональном цикле снабжения, в свою очередь, становятся: а) определение государственных потребностей в топливе; б) планирование его поставок, что предполагает широкое использование балансовых методов при составлении следующих ответственных документов:

- контрольного баланса на отопительный сезон;
- федерального баланса (в том числе по федеральным округам);

- регионального баланса (по субъектам РФ);
- местного баланса (по городам и районам).

В рамках этих расчетов ОАО «Ростоппром», обладающее статусом стратегического ОАО, наделяется эксклюзивными правами на поставку топлива для нужд 12 регионов страны (республик Карелия, Горный Алтай, Удмуртия, Курской, Орловской областей и т.д.). Государственными заказчиками ОАО «Ростоппром» выступают органы исполнительной власти различных уровней и ряд открытых акционерных обществ, акции которых находятся в государственной собственности.

В списке основных покупателей угля у ОАО «Ростоппром» значатся городские и районные топливные предприятия: ОАО «Курсктоппром», ОАО «Воронежтоппром», ОАО «Калугатоппром», ОАО «Кирлестоппром», ОАО «Смоленсклестоппром», ОАО «Орелтоппром», ОАО «Тулатоппром», ОАО «Удмуртлестоппром». Кроме того, в него включены муниципальные образования Владимирской, Ивановской и Ленинградской областей.

Главными покупателями нефтепродуктов у ОАО «Ростоппром» выступают органы исполнительной власти Республики Карелия, Вологодской, Ивановской, Ленинградской и Тверской областей. К их числу также относятся: Арктическое региональное управление ФПС России, комбинат Сибирского окружного управления (Новосибирская область) и Орловский агрокомбинат.

МВД России и Федеральная пограничная служба России являются основными покупателями лесопродукции у ОАО «Ростоппром». Функциональный цикл логистики снабжения ОАО «Ростоппром» обеспечивают поставщики угольной продукции: ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания», ООО «Угольный торговый дом» и ОАО «Кузбасская топливная компания»; нефтепродуктов: ОАО «НГК Славнефть» и ОАО «Сибнефть».

Укрепление позиций и расширение сферы присутствия ОАО «Ростоппром» на региональных рынках связываются с организацией взаимодействия с поставщиками местных видов топлива, какими являются торф и дрова.

как новое организационное решение, корпоративная логистика подчиняется интересам координации управления цепями поставок

Литература:

1. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 1997. – 864 с.

2. Гончарова Э.А., Погодина В.В. Инвестиционный механизм слияния и поглощения предприятий корпоративного типа. – СПб.: Изд-во СпбГУЭФ, 2002. – 271 с.

3. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: Экономика, 1995. – 251 с.

pn