

УДК 656.022.33

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА В ПРОЦЕССЕ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ ТУРИСТСКОГО ТРАНСПОРТА

*Кормишова А.В.*

*ФГБОУ ВПО «Государственный университет управления» (ГУУ),  
109542, г. Москва, Рязанский просп., 99,  
Институт управления на транспорте, в индустрии туризма  
и международного бизнеса, кафедра «Управление в международном  
бизнесе и индустрии туризма», aidakorm@mail.ru*

### **Аннотация**

Рассмотрено место логистического подхода в системе научных подходов к управлению экономической системой туристского транспорта. Выделены проблемы моделирования и преимущества управленческих решений, ориентированных на интеграцию логистического и иных подходов к управлению системой туристского транспорта.

**Ключевые слова:** подход, интеграция научных подходов, управление экономической системой туристского транспорта, повышение качества обслуживания туристов.

## USING OF LOGISTICS MANAGEMENT APPROACH IN THE ECONOMIC SYSTEM OF TOURIST TRANSPORT

*Kormishova A.*

*The State University of Management*

### **Abstract**

The place of logistic approach in system of scientific approaches to management of economic system of tourist transport is considered. Problems of modeling and advantage of the administrative decisions focused on integration of logistic and other approaches to management of system of tourist transport are allocated.

**Key words:** logistic approach, integration of scientific approaches, management of economic system of tourist transport, improvement of quality of service of tourists.

В настоящее время основополагающим признан системный подход к исследованию систем управления, который рассматривается основным, важным и продуктивным, представляющим наиболее высокий уровень методологии исследования [3, 9]. Однако на сегодняшний момент миссия системного подхода остается незавершенной, что связано как со сложностью исследуемых объектов, так и особенностями самого подхода. По-

ставлен вопрос о новом принципе его использования – «создание нового, единого и более оптимального подхода (общей методологии) к познанию, для применения его к любому познаваемому материалу, с гарантированной целью получить наиболее полное и целостное представление об этом материале» [1]. Из разнообразия подходов именно системный подход расценивается как интегративно-конвергенциальный – то есть объединяющий, включающий иные подходы [5]. Бесспорно, что системный подход следует связывать с высшим (первым) уровнем иерархии подходов к управлению экономической системой туристского транспорта.

На второй уровень иерархии подходов следует определить логистический подход по следующим аргументам:

во-первых, логистический подход признан одним из наиболее теоретически прогрессивных подходов [2, 4, 6, 7, 10, 12];

во-вторых, динамичность (а ее основу составляют потоковые процессы) выступает обязательным атрибутом экономической деятельности, в том числе в области туристского транспорта;

в-третьих, только логистический подход, в отличие от иных подходов, исследует реальные потоки и их закономерности;

в-четвертых, трансформации логистических систем (ЛС) во времени, развитие систем создания стоимости и экономических структур ведут к актуализации логистического подхода;

в-пятых, велик практический потенциал логистики: дополнение исследования материально-вещественных ресурсов потоковыми процессами приводит к значительной экономии средств хозяйствующих субъектов;

в-шестых, признано стратегическое значение логистического подхода [8, 11]: логистический подход результируется в общей политике хозяйствующего субъекта и его высокой конкурентоспособности, в координации взаимоотношений партнеров по бизнесу.

Логистический подход, как и системный, обладает высокой степенью абстракции. На основе потоковой концепции создается исчерпывающий образ экономической системы туристского транспорта в ее объективных характеристиках, представляется экономическая деятельность в единстве ее атрибутов, форм движения, закономерностей.

Логистический подход дает общее видение экономической системы туристского транспорта не только в том виде, какой она был прежде (прошлое) и какова она теперь (настоящее). На основе логистического подхода исследователь, осуществляя познавательную миссию, предлагает некоторые возможные варианты изменения объекта. В этом смысле велика прогностическая роль логистического подхода. Одно из важных предназначений логистического подхода – понять не только какова в своих

глубинных структурах экономическая система туристского транспорта, но какой она может и должна быть.

Реализация принципов логистического подхода в исследовании экономической системы туристского транспорта означает одновременно их переосмысление, развитие, углубление. Тем самым путь реализации предназначения логистический подход выступает не только способом решения проблем системы управления туристской транспортной системой, но и способом развития самого подхода, его методологических принципов.

Вслед за системным, логистический подход выступает общим ориентиром исследования. Доказательством особой теоретической и практической роли логистического подхода служат следующие аргументы.

Воздействие логистического подхода на процесс научного исследования и управление в общеметодологическом плане осуществляется не прямо, но сложным опосредованным путем – через подходы, концепции, ракурсы, ограничения, методы, концепции подходов последующего методологического уровня.

Ни системный, ни логистический подходы не могут заменить специальных подходов с их конкретными результатами.

Совокупность научных подходов обладает гибкостью, подвижностью, динамичностью, открытостью. Роль логистического подхода в этой связи сводится к некой селекции: из множества теоретических комбинаций специальных подходов исследователь реализует только те из них, которые согласуются с его системными и логистическими установками. Поэтому на второй уровень иерархии подходов следует определить логистический подход.

Выбрав в качестве подхода конкретную направленность исследования относительно цели, необходимо установить соответствующие ориентиры, ограничения, а также способы (методы) осуществления управленческой деятельности. Метод моделирования состояния объекта управления позволяет разработать ряд вариантов оценки его состояния и отобрать наилучший. Однако процесс моделирования осложняется и становится проблемным при использовании нескольких подходов. Каждый подход обладает своими ориентирами, ограничениями, служит отправной точкой для выработки своей «индивидуальной» модели состояния объекта управления. «Узким» местом выступает обоснование итоговой модели состояния объекта управления.

Агрегированный микс проблем моделирования при нескольких подходах зависит от пяти позиций.

Первая позиция – исходные допущения относительно управляемой подсистемы. Конкретный подход опирается на определенные предпосылки. Так, допущения при поведенческом подходе отличаются от допуще-

ний, используемых в маркетинговом подходе. Допущения воспроизводственного подхода отличны от ситуационного и т.д. Исходные допущения обусловлены особенностями построения современных моделей, а также особым видением (точкой зрения) исследуемого объекта.

Вторая позиция – неточность исходных допущений относительно управляемой подсистемы. Эта проблема возникает, прежде всего, вследствие невозможности или сложности объективной проверки. Так, модель расширения автобусного парка предполагает увеличение спроса на пассажирские перевозки на 3%, а модель развития города – увеличение численности населения и рост транспортной подвижности. Часть допущений может носить сугубо субъективный характер, например, допущения, принятые при составлении Генплана Москвы.

Третья позиция – степень допущений относительно управляемой подсистемы. Модель представляет всегда упрощение действительности, степень этого упрощения задает исследователь. Возникает проблема выбора (вызванная разными факторами): ориентироваться на относительно простую или сложную модель.

Четвертая позиция – исходные допущения относительно внутренних связей управляемой подсистемы. Например, модель новой организации эксплуатационного ремонта подвижного состава должна, вероятно, учитывать связи между технологией производства и производственной структурой, между методами организации производства и стоимостью материалов.

Пятая позиция – информационные ограничения. Степень доступа к различной информации, качество информации выступают основой создания корректных моделей. Однако в экономике исследователь имеет дело часто со вторичной информацией, проверить ее точность не представляется возможным. Особенно это касается описаний внешней среды изучаемого объекта. Информационные ограничения вызывают веерный эффект, обуславливая недостоверность ряда допущений модели, а также степень адекватности моделей. В условиях недостаточно налаженной статистики туризма эта позиция является крайне существенной для построения моделей.

Число всевозможных сочетаний 5 проблем при 3 подходах составит 10. Шансы сформировать адекватную модель состояния объекта управления, разработать, принять, организовать выполнения решений уменьшаются.

Под интеграцией понимается объединение, синтез объектов для усиления их взаимодействия. При этом возникают более прочные связи между объектами, более конкретно формируются дальнейшие задания к системе управления. На основе выполнения этих заданий успешнее достигаются поставленные цели. Наряду с повышением оперативности в

принятии и реализации решений формируется платформа для развития и внедрения новых идей, методов. Интеграция создает условия для наилучшего осуществления стратегических задач различных уровней управления туристской транспортной системы.

Основные изменения методологического характера, характерные при интеграции логистического подхода в систему управления организацией туристского транспорта, сводятся к следующему.

Ведущая роль логистического подхода проявляется в том, что на его основе вырабатываются иные точки зрения применительно к исследуемому объекту, а точнее формируется целостность ограничений, ракурсов, методов. При этом отдельные подходы не теряют своей оригинальности, а лишь дополняют, конкретизируют логистический подход в заданном направлении.

Процесс моделирования состояния объекта управления упрощается и содержит реальные предпосылки повышения достоверности получаемых результатов.

Во-первых, при снятии ряда информационных ограничений становится возможным более полное и корректное описание внешних и внутренних связей исследуемой подсистемы. Во-вторых, при прочих равных условиях повышается достоверность информационного обеспечения моделей. Становятся более обоснованными допущения построения моделей. В-третьих, вследствие того, что потоковая концепция более полно отражает сущность транспортных процессов, происходит снижение неточности исходных допущений.

Преимущества управленческого решения, принятого при интеграции логистического подхода в систему научных подходов к управлению экономической системой туристского транспорта видятся в:

- использовании лучших в своем классе решений для каждой функциональной области туристского транспорта с целью достижения конкурентного преимущества;
- объединении в едином информационном пространстве персонала, партнеров и потребителей туристской транспортной услуги;
- обеспечении исследования, разработки и реализации управленческих воздействий в более короткие сроки и на более качественном уровне;
- возможности поэтапного наращивания методического обеспечения управления экономической системой туристского транспорта;
- переключении внимания с внутриобъектных связей к межобъектным, что позволяет менеджерам переносить способы действий с одних объектов на другие, облегчает управление и формирует представление о целостности экономической система туристского транспорта;

- увеличении доли обобщающих знаний в общем объеме знаний об экономической системе туристского транспорта, что позволяет исследователю одновременно проследживать процессы от момента постановки проблемы до получения конечного результата, критически воспринимать каждый момент управления.

На практике происходят процессы локальной и постепенной перестройки методов, функций, организации управления туристским транспортом с ориентацией на логистический подход. Для экономической системы туристского транспорта огромное значение имеет использование логистического подхода в решении проблем повышения качества обслуживания туристов. Система менеджмента качества представляется как логистическая система, имеющая на входе соответствующий спрос и заказы на транспортное обслуживание, количество и тип подвижного состава, а на выходе – качественную доставку туристов в место назначения.

Объектами управления в логистической системе служат комплексы материальных, сервисных, информационных, финансовых потоков, обеспечивающих осуществление технологии транспортного обслуживания туристов. Основой построения эффективной системы управления качеством видится производственная программа, предусматривающая качественное, своевременное и полное удовлетворение спроса на транспортные услуги туристов.

#### ***Библиографический список***

1. Аспекты системного подхода / Википедия – свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org>.
2. Беспалов Р.С. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки. – М.: Вершина, 2008. – 382с.
3. Коротков Э.М. Концепция российского менеджмента. – М.: ДЭКА, 2004. – 893 с.
4. Логистика / под ред. Б. А. Аникина. – М.: Инфра-М, 2010.– 367с.
5. Мишин В. М. Исследование систем управления. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 527 с.
6. Моргунов В.И., Максимова Ю.А. Логистический подход как эффективный способ реализации региональной стратегии развития транспортных комплексов. – М.: Дашков и К<sup>о</sup>, 2009. – 87 с.
7. Николашин В.М. Логистика: популярный термин или методология системного совершенствования транспортного обслуживания // Железнодорожный транспорт. – 2004, – №2.
8. Портер М. Э. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2002. – 496 с.
9. Рогожин С.В., Рогожина Т.В. Исследование систем управления. – М.: Экзамен, 2005. – 288 с.

10. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. – М.: Инфра-М, 2001. – 608с.

11. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой / пер. с англ. – М.: Инфра-М, 2005. – 797 с.

12. Тойменцева И.А. Формирование стратегии развития автотранспортных предприятий с использованием принципов логистики. – М.: Креативная экономика, 2009. – 154 с.

УДК 656.022.33

## **НЕОБХОДИМОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ ТУРИСТСКОГО ТРАНСПОРТА**

*Чудновский А.Д.*

*ФГБОУ ВПО «Государственный университет управления» (ГУУ),  
109542, г. Москва, Рязанский просп., 99,*

*Институт управления на транспорте, в индустрии туризма  
и международного бизнеса, кафедра «Управление в международном  
бизнесе и индустрии туризма», institut\_turisma@mail.ru*

### **Аннотация**

Обоснована необходимость реализации логистического подхода к управлению экономической системой туристского транспорта. Выделены актуальные задачи логистики туристского транспорта. Проанализированы ее функции, свойства в решении задач конкурентоспособности и повышения качества туристского транспорта.

**Ключевые слова:** логистический подход, задачи логистики туристского транспорта, функции логистики, свойства логистических систем туристского транспорта.

## **NEED FOR IMPLEMENTATION OF LOGISTICS MANAGEMENT APPROACH TO THE ECONOMIC SYSTEM OF TOURIST TRANSPORTATION**

*Chudnovsky A.*

*State University of Management*

### **Abstract**

Need of realization of logistic approach to management of economic system of tourist transport is proved. Actual problems of logistics of tourist transport are allocated. Its functions, property in the solution of problems of competitiveness and improvement of quality of tourist transport are analysed.

**Key words:** logistic approach, problems of logistics of tourist transport, func-