

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ SYSTEM APPROACH TO ORGANIZATION OF ECONOMIC PROCESSES AT TRANSPORTATION THE LOADS BY MARINE TRANSPORT

Игорь ПИШЕНИН,
Открытый международный университет
развития человека «Украина»



Igor PISHENIN,
OPEN INTERNATIONAL HUMAN
DEVELOPMENT UNIVERSITY "UKRAINE"

Любой экономический процесс на морском транспорте с точки зрения оптимальности и рационального развития имеет много общего с управлением сложными социально-экономическими образованиями транспортной области, поэтому системы, относящиеся к этому классу, взаимодействуя, образуют сложное структурное целое.

Социально-экономические образования как системы морских перевозок при всём их многообразии относятся к большому классу динамических систем, в которых взаимодействие структурных подразделений (портов со всеми их звеньями) образуют единое целое, реализующее единую (общую) цель развития транспортной отрасли. При описании подобных систем оказываются недостаточными чисто причинные (в узком смысле слова) объяснения механизмов их функционирования и развития, ибо целесообразное (рациональное) поведение «не всегда может быть уложено в рамки причинно-следственной схемы».

Организационно-экономический аспект механизма регулирования грузоперевозок морским транспортом характеризуется многими типами прямых и обратных связей, разнонаправленными процессами, которые необходимо согласовывать. Отдельные структурные элементы системы транспортировки имеют свою заданность, опосредованную мотивационными интересами, поскольку интересы формируют своеобразный характер поведения субъектов в виде причинно-следственной зависимости. Саморегулирование сложных систем морских перевозок грузов, его механизм, независимо от того, на какой субстратной основе реализуется, рассматривается как своеобразное органическое целое с иерархией зависимости от самых верхних ее уровней до низовых звеньев во всём многообразии транспортной отрасли.

С этой точки зрения целевой подход позволяет раскрыть экономическую сущность и значение сложного и многогранного мотивационного механизма, так как именно он обеспечивает структуру взаимосвязей целенаправленного поведения, образуя согласованную систему экономического развития морского транспорта. Многообразие целевых установок и мотивационных интересов можно сгруппировать по определенным типам систем: относительно простые, где характерно

задание функций, что обусловлены структурным построением отношений, например, в отдельных сегментах экономики цели задаются извне, а механизмы обратной связи реализуются не в полной мере, а также самоорганизующиеся системы. В этом случае системы характеризуются определенным механизмом их самореализации.

Относительно простые системы морских транспортных грузоперевозок характеризуются сравнительно небольшим числом взаимосвязанных параметров, прежде всего это относится к техническим системам грузопотоков. Сложные транспортные системы, состоящие из больших количеств подсистем и элементов, характеризуются многими взаимосвязанными параметрами - это открытые системы, поэтому при описании их следует учитывать действие многих факторов внешней среды.

Высокоорганизованные транспортные системы отличаются от менее организованных не столько числом параметров, сколько наличием сложных цепей связей между ними. Исследуя параметры систем морских перевозок необходимо учитывать не только количественные, но и качественные характеристики связей, в противном случае будет нелегко выделить те параметры, которые характеризуют систему транспортной логистики в целом.

По-видимому, важно найти основные ведущие зависимости между частями и целым и определить их место среди причин, лежащих в основе развития. Нам представляется, что в данном случае перспективным может оказаться рассмотрение природы взаимосвязи частей как основы их классификации в свете основных принципов организации.

По нашему мнению, основной согласования должны служить целевые установки и ценностные ориентиры как внутри транспортной системы, так и в их взаимоотношениях с общей экономической средой. Это особенно важно для стран с развитой морской транспортной отраслью, с многоуровневой и многоукладной экономикой.

Общие подходы к классификации сложных транспортных систем сохраняют полную зависимость от типа связей системы: будь то «жесткая связь» (по типу связей звеньев транспортной цепи либо где каждый элемент занимает строго определенное место как по отношению к другим элементам, так и по отношению к системе в целом) или системы,

This article analyses socio-economic formations as the systems of marine transportations, in which co-operation of structural subdivisions (ports with all of their links) form a single unit realizing the common development purpose of the transport industry. It is well-proven that exactly system-structural approach of research the difficult transport systems allows to offer the challenge of development the transport industry.

В статье проанализированы социально-экономические образования как системы морских перевозок, в которых взаимодействие структурных подразделений (портов со всеми их звеньями) образуют единое целое, реализующее единую цель развития транспортной отрасли. Доказано, что именно системно-структурный подход к исследованию сложных транспортных систем позволяет раскрыть перспективу развития транспортной отрасли.

которые допускают относительно свободную комбинацию элементов, производимую механизмом отбора. Свободная комбинаторика связи наблюдается практически во всех способах производства в развитых и развивающихся морских странах. По существу все формы социально-экономической организации транспортной отрасли в той или иной мере подвержены действию механизма подбора грузов, особенно если в них преобладают рыночные формы саморегулирования. Он почти всегда выступает в качестве формирующего и регулирующего механизма, осуществляющего как генерирование связей в таких системах, так и их взаимодействие.

Естественно, что генерация связей в процессе формирования грузопотоков – это поиск решений в области управления и регулирования экономических структур морской отрасли, между которыми есть и общность, и отличительные черты. Они отображают одну и ту же функцию, воздействуя по-разному на механизм подбора, и обеспечивают стабильность системы. Однако ядром этой стабильности выступает целевая заданность, которая и предопределяет тип и форму саморегуляции транспортной системы в целом.

Обладая сложной зависимостью между элементами и наличием самостоятельных блоков управления грузопотоками, регулирование системы осуществляется на основе дифференцированного подхода к факторным воздействиям на управляющие механизмы морского транспорта.

Основываясь на системно-структурном подходе, мы и пытаемся глубже познать сущность качественного различия систем транспортно-логистических систем и описать их более точно. Именно этот подход исследования сложных транспортных систем позволяет раскрыть перспективу развития транспортной отрасли.

Первый подход: системы с «жесткой» связью элементов. Они не допускают свободную комбинаторику формирования грузопотоков.

Второй подход: системы на основе механизма подбора. В реальных транспортно-экономических системах «присутствуют» в той или иной форме все типы взаимосвязи и взаимодействия элементов качественной и количественной характеристик грузов, но в разной степени. В тех системах, где преобладает «жесткая» связь элементов, возможно прямое регулирование и управление из единого центра; напротив, где связи более или менее однотипны и взаимозаменяемы, действует преимущественно механизм подбора системой своего вида груза.

При этом совершенно необязательно, чтобы организация производственного процесса предполагала централизованное снабжение всем необходимым: «выживание» зависит от собственных усилий производственного звена, причём именно на самых отстающих участках функционирования транспортной логистики.

Оба принципа регуляции и поддержания устойчивости сложных транспортных систем – закон отбора и закон наименьших – призваны обеспечивать нормальную жизнедеятельность социально-экономических систем среди постоянно изменяющихся условий морской транспортной отрасли. Они могут действовать перекрёстно – в смешанных системах грузопотоков, где одна часть элементов подвержена комбинаторике, а другая – жесткой цепкой связи перевозки. Последняя предпочтительнее в тех случаях, когда «предельная жизнеспособность» системы требует увязки различных уровней хозяйственной иерархии с потребностями всей транспортной системы в целом. В этом случае подвижное равновесие системы достигается перекрёстным действием обоих механизмов регулирования, причём смешанные системы или отдельные их подразделения могут осуществлять как выбор вида груза в соответствии со своими определёнными целями и интересами, так и с обеспечением концентрации усилий и реакций отдельных элементов

(«активностей») на наиболее важных участках экономики транспорта. Подобные смешанные системы способны достигать своих основных целей путём концентрации элементов на основе принципов рациональности. Вот почему «звёздные» транспортные системы наиболее устойчивы к влиянию помех, поскольку в одних случаях они применяют комбинаторику, а в других – прибегают к жесткой цепкой связи, руководствуясь принципом предельной жизнеспособности систем перевозок грузов морским транспортом. Последний позволяет применить к сложным системам принцип оптимальной конкуренции – путём введения определённой оценочной функции груза, минимизирующей зависимость системы от факторов внешней среды. Иначе говоря, в такого рода системах становится реальностью механизм выбора системой своего вида груза, тем самым появляется возможность прогнозировать процесс экономического развития транспортной логистики с точки зрения принципа рациональности и оптимальности экономической системы транспортной отрасли.