

## Экосистемный подход в управлении грузовой мобильностью

Научный руководитель – Шерешева Марина Юрьевна

*Дунаева Светлана Олеговна*

*Аспирант*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Москва, Россия

*E-mail: sodunaeva@yandex.ru*

Понятие экосистемы становится все более широко применяемым для описания подходов организации бизнес-сотрудничества. Однако часто использование данного термина приводит к размытому смыслу, который в него вкладывают. Отмечается, что данное понятие пришло из биологии, где экосистемой описываются взаимосвязанные процессы между различными элементами природной среды. В экономической сфере под экосистемой понимается намеренно выстраиваемая упорядоченно-взаимосвязанная сеть, которая охватывает несколько секторов экономики. Совместимость продуктов и услуг различных фирм достигается за счет работы по общим стандартам и на общей платформе, что способствует формированию тесных связей и создает препятствия для проникновения со стороны. Межфирменные взаимодействия на основе относительных преимуществ по разработанным стандартам позволяют формировать более комплексные и, как следствие, с сильной конкурентоспособностью ценностные предложения [1]. Данные тенденции координации бизнес-деятельности приобретают особую актуальность в силу постепенного устранения ряда правовых гарантий, защищавших фирмы, которые обладали исключительным правом удовлетворения тех или иных потребностей клиентов. Становление сервисно-ориентированного подхода [2], усиление чего происходит на фоне цифровизации, также обуславливает запрос на растущую комплексность через сетевое взаимодействие. Цифровая трансформация бизнес-моделей, поддерживаемая агрегацией данных, обеспечивает максимальную ценовую дифференциацию через платформенные бизнес-модели. Присвоение излишков потребителей и поставщиков компаниями с платформенными бизнес-моделями усиливает рыночные позиции компаний данного рода.

Реализация ценностного предложения на рынке грузовых перевозок предполагает формирование рыночной ценности в соответствии с интересами всех вовлекаемых сторон, привлекаемых поставщиков и обслуживаемых потребителей. Современные условия конкурентоспособности на основе глобальной интегрированной сети поставок предполагают не столько предоставление оптимизационных решений (уровень 3рl логистики), сколько обеспечение гибкости в принимаемых управленческих решениях (уровень 4рl и 5рl логистики). Оптимизация доставки также остается важным компонентом реализуемого ценностного предложения, однако выделяются более высокие уровни координации процессов реализации рыночной ценности в сфере обеспечения мобильности грузовых потоков (Рисунок 1).

**Рисунок 1.** Классификация роли логистических компаний от 1PL до 5PL

Источник: составлено автором

Транспортная система российской экономики во многом опирается на перевозки железнодорожным видом транспорта, на который приходится 87% грузооборота (без учета трубопроводного способа транспортировки). Сеть железных дорог обслуживает грузовые потоки, характеризующиеся преобладанием массовых сырьевых видов грузов с высокой дальностью перевозок в связи с удаленностью мест зарождения груза от морских портов или точек поглощения грузов. Проведенный кластерный анализ грузовых потоков на железнодорожной сети позволил распределить перевозимые группы грузов на пять основных кластеров. Результаты распределения представлены в Таблице 1.

**Таблица 1. Распределение грузов по выделенным кластерам  
№ кластера Категории грузов**

1 уголь

2 кокс, руда цветных металлов, лом, цемент, зерно, комбикорма, импортные грузы

3 нефть

4 руда, строительные материалы, прочие грузы

5 черные металлы, химические, лесные грузы

Источник: составлено автором по данным Росстата [3]

Учитывая специфику технологий перевозки массовых и высоко-стоимостных грузов, разрабатываются соответствующие транспортные решения. Основной объем перевозок состоит из массовых грузов (кластеры 1-3), что в наибольшей степени формирует погрузку железнодорожной сети. Однако импортные и прочие виды грузов, которые часто выступают в виде контейнеризируемых грузов, требуют иных подходов к организации перевозочного процесса. Обеспечение грузовой мобильности для товаров с высокой добавленной стоимостью требует совместных усилий для координации деятельности множества разнообразных грузоотправителей, операторов и собственников подвижного состава, экспедиторов и компаний, оказывающих услуги в смежных областях вдоль всей транспортной цепочки по единым стандартам с целью создания наиболее индивидуализированного ценностного предложения.

### **Источники и литература**

- 1) Шерешева М.Ю., Дунаева С.О. Сетевое взаимодействие как основа создания ценностного предложения транспортных компаний в сегменте железнодорожных транзитных перевозок // Управленец. 2019. №3. С. 47-57.
- 2) Vargo, S. L., Lusch, R. From goods to service (s): Divergences and convergences of logics // Industrial Marketing Management. - 2008. - 37. - P. 254–259.
- 3) Росстат, Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> [Дата обращения 03.01.2021 г.]

### **Иллюстрации**



Рис. 1. Классификация роли логистических компаний от 1PL до 5PL