

## **Экономическая безопасность логистической цепи**

### **Ларин А. О.**

*Ларин Андрей Олегович / Larin Andrey Olegovich – магистрант,  
кафедра отраслевой менеджмент группа стратегической логистики,  
Государственный университет управления, г. Москва*

**Аннотация:** в статье анализируется проблема обеспечения экономической безопасности в логистической системе и контрмеры противодействия угрозам разрушения логистической цепи.

**Ключевые слова:** логистическая система, логистическая цепь, экономическая безопасность.

Глобальная, международная, трансграничная и национальная логистика состоят из логистических систем, которые находятся в тесном взаимодействии между собой и связаны определенными специфическими отношениями, поступательно развивающимися и распространяющимися во времени, пространстве и социально-экономических средах по странам и континентам в соответствии с этапами эволюции, миссией, целями задачами, функциями, интегральной логикой, принципами и методами, стратегией и тактикой логистики [1-8].

Настоящее исследование выполнено в соответствии с учебной программой подготовки магистерской диссертацией по специальности отраслевой менеджмент и направлению стратегическая логистика и тематикой научной школы кафедры логистики ИОМ Государственного университета управления [9, 10].

Актуальность темы обусловлена тем, что проблема обеспечения экономической безопасности всегда присутствует в логистике и ее системах при существующих угрозах разрыва логистических звеньев одной цепи и прекращение её нормального функционирования.

Логистическая система – это относительно устойчивая совокупность звеньев (структурных/функциональных подразделений компании, а также поставщиков, потребителей и логистических посредников), взаимосвязанных в едином процессе управления материальными, финансовыми, информационными, сервисными и сопутствующими им потоками. Иными словами, логистическая система – это система, состоящая из нескольких подсистем, выполняющая логистические функции и имеющая развитые связи с внешней средой, то есть с рынком. Вместе с понятием «логистическая система» в литературе широко используются понятие «логистическая цепь» и «логистический канал», «цепь поставок». Во многих случаях эти понятия не очень четко разграничены и иногда употребляются как синонимы [1, 2].

Логистический канал – это частично упорядоченное множество различных посредников, которые реализуют доведение материального потока от конкретного производителя к его потребителям. Множество частично упорядочено до тех пор, пока не выбраны конкретные участники процесса продвижения материального потока от поставщика к потребителю. После этого логистический канал преобразуется в логистическую цепь. Возможность выбора логистического канала является существенным резервом повышения эффективности логистических процессов [1-4].

Логистическая цепь – это линейно упорядоченное множество участников логистического процесса, осуществляющие логистические операции по доведению внешнего материального потока от одной логистической системы к другой в случае производственного потребления или до конечного потребителя в случае личного непроизводственного потребления. Существует и другая интерпретация логистической цепи, под которой понимают совокупность логистических операций, выполняемых последовательно от момента зарождения до момента угасания потока товаров, работ, услуг на соответствующем потребительском рынке.

В целом, в логистической цепи, т.е. в цепи, по которой проходит материальный и информационный поток от поставщика к потребителю, следует выделить следующие главные звенья:

- –поставка материалов, сырья и полуфабрикатов;
- –хранение продукции и сырья;
- –производство товаров;
- –распределение, включая отпавку товаров со склада готовой продукции;
- –потребление готовой продукции.

В реальных условиях хозяйствования существует большое количество логистических посредников, широкий ассортимент материальных ресурсов, которые используются в производстве товаров, и разветвленные распределительные сети. Вследствие этого могут формироваться сложные логистические цепи взаимосвязанных звеньев, которые объединяют несколько логистических цепей, так называемые логистические товаропроводящие и торговые сети [5].

При построении логистических цепей основное внимание, как правило, уделяется оптимальному использованию ресурсов, внедрению системы «точно в срок», инвестициям в технологии, передаче сторонним, в том числе и зарубежным, компаниям не создающих добавленной стоимости операций. И

хотя эти мероприятия привели к созданию более эффективных и адаптивных производственных систем, но также и спектр рисков, имеющих возможность подорвать надежность логистических цепочек, заметно изменился. Сейчас многие компании, в особенности, крупные международные корпорации, стоят перед риском нарушения целостности своих логистических цепей, и без должной подготовки даже самые успешные из них могут понести значительные потери в прибылях, доле рынка и утратить доверие своих клиентов.

Для того, чтобы защититься от разрывов логистической цепи, создаются так называемые «гибкие логистические системы». Гибкая логистическая система - это система, в которой доведение материального потока до потребителя может осуществляться как по прямым связям, так и с участием посредников. Ключевыми особенностями «гибкой» логистической цепи обычной является направленность на непрерывное обеспечение производства. Непрерывность производства обеспечивается сотрудничеством с альтернативными поставщиками, поиском дополнительных каналов поставок, разработкой новых систем производства и реализации продукции [11].

Эффективный план обеспечения непрерывности производства позволяет оценить зависимость предприятия от сбоев на уровне поставок, производственных операций, логистики, трудовых резервов, информационных и технологических ресурсов. Такой план также помогает разработать эффективный сценарий поведения в той или иной кризисной ситуации и оценить способность предприятия справиться с ней.

При создании плана обеспечения непрерывности производства необходимо разработать четкий и осуществимый план действий в непредвиденных ситуациях на случай отказа любого из компонентов логистической цепочки. Также необходимо выделить ключевые параметры проведения мероприятий по снижению рисков, например, сотрудничество с альтернативными поставщиками, поиск дополнительных каналов поставок, разработка новых систем производства и реализации продукции. В кризисной ситуации причиной неразберихи чаще всего выступает рассогласованность подразделений организации и их функций. В подобных обстоятельствах чрезвычайно важно принимать централизованные решения, основанные на актуальной информации, полученной из всех доступных источников. Необходимо создать команду по управлению непредвиденными обстоятельствами, которая будет контролировать процесс выведения компании из кризисной ситуации. В эту команду должны войти старшие сотрудники компании, способные повлиять на поведение и ход мыслей других сотрудников.

Кроме тщательно разработанного плана обеспечения непрерывности производства, существуют и другие методы эффективного смягчения последствий рисков. К их числу можно отнести развитие технологий, стандартизацию компонентов, регулярные проведения учений, поправка стоимости операций с учетом разрыва и информационная поддержка.

### *Литература*

1. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. Аникин Б. А.; Родкина Т. А.; Волочиненко В. А.; Заичкин Н. И.; Межевов А. Д.; Федоров Л. С.; Вайн В. М.; Воронов В. И.; Водянова В. В.; Гапонова М. А.; Ермаков И. А.; Ефимова В. В.; Кравченко М. В.; Серова С. Ю.; Серышев Р. В.; Филиппов Е. Е.; Пузанова И. А.; Учирова М. Ю.; Рудая И. Л. Учебное пособие / Москва, 2014.
2. Воронов В. И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. – 316 с.
3. Воронов В. И., Воронов А. В. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике ЛОГИСТИКА. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал. 2013 № 2. Украина. Харьков.
4. Воронов В. И., Воронов А. В., Лазарев В. А., Степанов В. Г. Международные аспекты логистики: Учебное пособие. / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
5. Воронов В. И., Воронов А. В. Международные товаропроводящие сети. Маркетинг. 2013. № 6 (133). С. 20-28.
6. Лазарев В. А., Воронов В. И. Трансграничная логистика в Таможенном союзе России, Белоруссии и Казахстана [текст]: учебное пособие: Гриф УМО по образованию в области менеджмента для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению «Менеджмент» - 080200 / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. 2013. -173 с.
7. Лазарев В. А., Воронов В. И. Трансграничная логистика в евразийском таможенном [текст]: монография: / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. 2014. -158 с.

8. *Воронов В. И., Воронов А. В.* Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов. Управление. 2015. Т. 3 № 2. С. 27-36.
9. *Аникин Б. А., Ермаков И. А, Белова С.* Научная школа «Логистика» ГУУ. Управление. 2015. Т. 3. № 2 С. 5-15.
10. *Ларин А. О.* Минимизация ущерба от разрыва логистических цепей. Отчет по НИР № 1. Кафедра логистики ГУУ / электронный ресурс. 2015 г. – 28 с.
11. *Орлов. М. О.* Наука и образование: научное издание МГТУ им. Н. Э. Баумана выпуск № 8\2011.