

## НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ В УСЛОВИЯХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

*И.Ю. Окольнішнікова, С.В. Калентеев*

В статье рассматриваются основные аспекты управления в транспортно-логистических системах в условиях межрегиональной интеграции. Сложность данного вопроса заключается во множестве заинтересованных сторон – различных логистических посредников и их потребителей, органов власти, научного сообщества и населения. Предложены основные принципы управления и органы управления системами. Также в статье определены различные виды взаимодействий в транспортно-логистических системах.

*Ключевые слова:* логистика, транспортно-логистическая система, регион, 3PL-провайдер, межрегиональная интеграция.

Известно, что для эффективного развития логистики обслуживания грузопотоков на уровне страны необходим комплексный подход, заключающийся в объединении усилий множества сторон – логистических посредников, органов власти различных уровней, потенциальных потребителей логистических услуг. Для объединения усилий всех заинтересованных сторон на условиях синергии региональные транспортно-логистические системы должны быть интегрированы между собой на различных уровнях [1, 3].

Важным вопросом, требующим всестороннего рассмотрения, является обеспечение условий эффективного функционирования транспортно-логистических систем обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции (здесь и далее по тексту – ТЛС МИ). Другими словами, необходимы определенные инструменты, позволяющие не только сохранить целостность транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции, но и обеспечить достижение заданных стратегических целей заинтересованных сторон в эффективном функционировании данной системы. Это предполагает создание определенной модели управления ТЛС МИ и ее отдельными элементами.

Управление подобными транспортно-логистическими системами является весьма сложным процессом, в котором принимают участие различные субъекты: органы государственного управления, органы управления самой ТЛС и другие [4].

Общеизвестно, что процесс управления представляет собой совокупность различных типов деятельности, направленных на упорядочение и координацию функционирования и развития элементов какой-либо системы в интересах достижения стоящих перед ними целей или, иными словами, управление – это функция организованных систем, обеспечивающая сохранение их опреде-

ленной структуры, поддержание режима деятельности, реализацию их программ и целей [1, 3].

Традиционно, в различных областях (бизнес, политика, военное дело) выделяют три вида управления:

– стратегическое управление, характеризующееся постановкой долгосрочных целей и задач на длительный срок;

– тактическое управление, которое отвечает за процесс постановки краткосрочных целей и задач, направленных на достижение долгосрочных целей;

– оперативное управление, заключающееся в формировании процессов, обеспечивающих бесперебойное функционирование объекта управления [6].

Отметим, что стратегическое управление преимущественно осуществляется при непосредственном участии органов государственной власти на стадии формирования и создания транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции.

Тактическое и оперативное управление осуществляется непосредственно собственными органами управления сформированной ТЛС МИ на стадии ее рабочего функционирования.

Сложность тактического и оперативного управления в транспортно-логистической системе обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции и ее отдельными элементами, на наш взгляд, обусловлена тремя основными факторами.

Первый фактор заключается в наличии множества сторон, заинтересованных в формировании ТЛС МИ.

В условиях рыночной экономики большая часть элементов функциональной и обеспечивающих подсистем транспортно-логистических систем являются независимыми коммерческими структурами, основной целью создания и функционирова-

ния которых является получение прибыли [2, 4]. Между тем, как было сказано выше, для формирования эффективных транспортно-логистических систем требуется оптимизация не отдельных ее частей, а всей системы в целом, что на практике может означать определенные противоречия между целями отдельных участников обслуживания грузопотоков [5]. Логистические посредники в первую очередь заинтересованы в получении максимально возможной прибыли, и меры, прилагаемые к достижению этой цели, не всегда способствуют общей оптимизации функционирования транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции. Поэтому формирование таких систем возможно только с помощью экономических компромиссов различных элементов, формируемых ТЛС МИ для создания, в конечном счете, оптимальной транспортно-логистической системы государства [4, 7, 8].

Второй фактор заключается в том, что в условиях рыночной экономики роль государства в договорных отношениях хозяйствующих субъектов весьма ограничена. У федеральных, региональных и местных органов власти не так много рычагов управления хозяйственной деятельностью элементов транспортно-логистических систем.

Третий фактор заключается в наличии межрегиональных интеграционных процессов. Традиционный подход к формированию региональных транспортно-логистических систем предполагает определенную интеграцию ее основных элементов.

При формировании транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции интеграционные процессы происходят не только между элементами одного субъекта, но и между элементами различных субъектов РФ, что значительно осложняет процессы объединения и без того разнородных элементов.

Исходя из вышесказанного, сформулируем основные принципы управления транспортно-логистической системы в условиях межрегиональной интеграции (рис. 1).

Рассмотрим содержание указанных принципов управления ТЛС МИ.

Первый принцип управления заключается в саморегулировании процессов управления и функционирования транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции. Достичь саморегулирования возможно созданием специальных негосударственных органов управления ТЛС МИ.

Второй принцип заключается в том, что тактическое и оперативное управление транспортно-логистической системой обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции осуществляется собственными органами управления ТЛС МИ при минимальном участии и воздействии госструктур. По нашему мнению, роль государства должна быть преобладающей на стадии формирования транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции. На стадии функционирования ТЛС роль государства в обслуживании грузопотоков должна быть значительно снижена.

Рассмотрим содержание указанных принципов управления ТЛС МИ.

Третий принцип означает использование преимущественно косвенных методов управления элементами транспортно-логистических систем, что обусловлено их финансово-хозяйственной независимостью. Косвенные методы управления, в отличие от прямых административных, предполагают опосредованное воздействие на объект путем изменения условий его функционирования. В этих условиях у объектов управления появляется возможность выбора вариантов поведения в рамках, определенных правилами.

Четвертый принцип указывает на необходи-

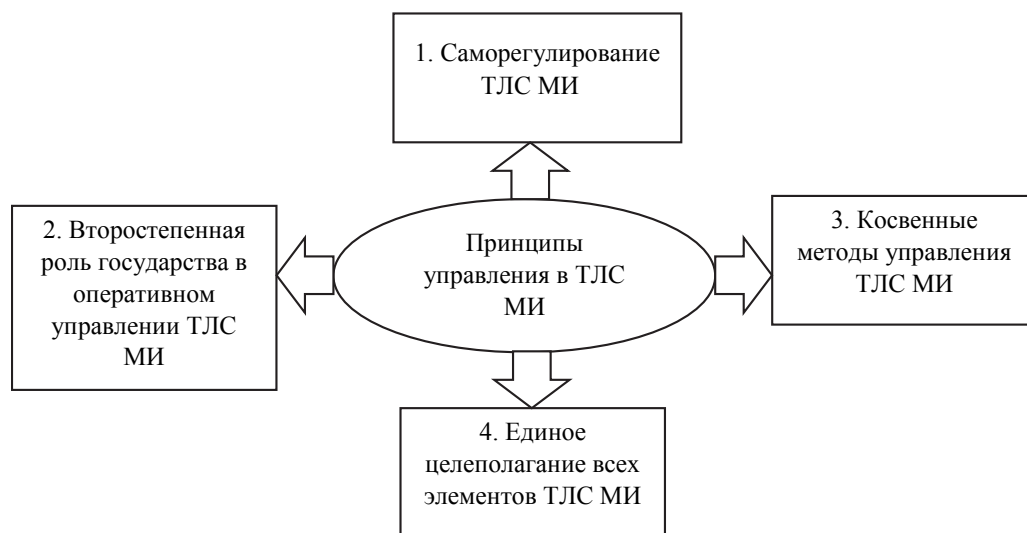


Рис. 1. Принципы управления в ТЛС МИ

мость согласованности целей отдельных элементов ТЛС МИ и непротиворечивость этих целей главной цели системы в целом. Наличие общей глобальной цели обеспечивается системой экономических компромиссов и, по нашему мнению, должно способствовать повышению эффективности функционирования системы [9].

Таким образом, с нашей точки зрения, управление транспортно-логистической системой обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции состоит из совокупности процессов, обеспечивающих эффективное взаимодействие между всеми участниками обслуживания грузопотоков и заинтересованных сторон, для достижения определенных целей на принципах саморегулирования, а также применения косвенных методов управления элементами ТЛС МИ.

Мы считаем, оптимальным решением вопросов управления в ТЛС МИ является создание специального негосударственного органа управления – координационного центра в субъектах с высоким показателем степени участия в формируемой транспортно-логистической системе обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции. Основной целью создания данного органа является обеспечение условий координации и интеграции основных элементов ТЛС МИ и всех заинтересованных сторон.

По нашему мнению, для достижения этой цели координационным центром должны быть решены следующие задачи:

- определение стратегии развития ТЛС МИ с учетом мирового опыта формирования и развития транспортно-логистических систем, а также анализ и прогноз рынка логистических услуг;

- обеспечение эффективного взаимодействия различных заинтересованных сторон – бизнеса, органов власти различных уровней, науки и т. д.;

- взаимодействие со средствами массовой информации, выставочная деятельность, связи с общественностью с целью распространения информации о деятельности по формированию и развитию ТЛС МИ для привлечения потенциальных клиентов, партнеров, частных инвесторов;

- обеспечение условий для стандартизации и унификации всех процессов, операций и выполняемых услуг всеми участниками транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции;

- защита законных интересов всех участников ТЛС МИ;

- создание условий для притока частных инвестиций в инфраструктурные объекты ТЛС МИ.

Также стоит отметить, что одним из необходимых условий эффективного управления в любых системах является уровень качества информационных потоков между субъектами и объектами управления [1, 3, 5]. Так, в Транспортной стратегии России до 2030 года указана важность создания единой информационной среды транспортного

комплекса и аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса. Предполагается, что единая информационная среда технологического уровня должна обеспечить эффективное информационное взаимодействие участников транспортно-логистического процесса, доступ к необходимой нормативно-справочной информации и услугам [1].

Среди наиболее важных информационных данных, подлежащих обмену, отметим следующие:

- данные о сети автомобильных дорог общего пользования на территории субъектов, входящих в транспортно-логистическую систему обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции, их текущее состояние и перспективы развития;

- основные социально-экономические характеристики муниципальных образований, входящих в ТЛС МИ (уровень валового регионального продукта, оборота оптовой и розничной торговли, численность жителей);

- данные о складских площадях, сдаваемых в свободную аренду (предполагаемый класс площадей, перечень и стоимость оказываемых услуг на территории складского комплекса, количество свободных складских площадей);

- текущая информация обо всех логистических посредниках, действующих на территории ТЛС МИ;

- данные о законодательном обеспечении в области создания транспортно-логистических систем;

- информация о существующих и перспективных инвестиционных проектах в области логистики в регионах, входящих в формируемую транспортно-логистическую систему обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции.

Исходя из этого, необходимо создание специальных информационно-аналитических центров в каждом из субъектов создаваемой ТЛС МИ, отвечающих за информационный обмен между всеми участниками транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции.

Предложенный орган самоуправления транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции – координационный центр, а также информационно-аналитические центры (отделы) способствуют установлению взаимодействий различного рода между функциональной и обеспечивающей подсистемами обслуживания грузопотоков, органами власти разных уровней, потребителями логистических услуг, научным сообществом, частными инвесторами и девелоперами, что способствует увеличению межрегиональной интеграции субъектов в области обслуживания грузопотоков.

Выделим основные виды взаимодействий. На рис. 2 представлена принципиальная структура



Рис. 2. Основные виды взаимодействия в ТЛС МИ

ТЛС МИ и основные виды взаимодействия между элементами и заинтересованными сторонами.

Основные виды взаимодействия между элементами транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции и заинтересованными сторонами приведены в таблице.

Таким образом, резюмируя сказанное, отметим, что под управлением в транспортно-логистической системе обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции мы понимаем создание и обеспечение условий эффективного взаимодействия между элементами функциональных и обеспечивающих подсистем обслуживания грузопотоков, органами власти различных уровней, потребителями услуг, инвесторами, научным сообществом. Управление ТЛС МИ характеризуется принципами саморегулирования, косвенными методами воздействия на элементы ТЛС, которые могут быть реализованы путем создания специальных органов логистической координации. Цель создания таких органов – установление всех видов эффективного взаимодействия между всеми участниками обслуживания грузопотоков и заинтересованными сторонами.

#### Литература

1. Грейз, Г.М. Формирование логистической модели «Точно в срок» в сфере товарного обеспечения торгового предприятия / Г.М. Грейз, С.Г. Грейз, Ю.Г. Кузменко // *Торгово-экономические модели регионального бизнес-пространства: сборник материалов XI научно-практической конференции*, 22–24 апреля 2013 г.

2. Каточков, В.М. Обоснование механизма взаимодействия в зоне фазового перехода основных логистических потоков предприятия / В.М. Каточков, Г.М. Грейз, И.В. Хатеев // *Вестник Удмуртского университета*. – 2013. – № 2–3. – С. 36–44.

3. *Логистика: учебник* / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.

4. Миротин, Л.Б. *Логистика интегрированных цепочек поставок* / Л.Б. Миротин, А.Г. Некрасов. – М.: Экзамен, 2003. – 256 с.

5. *Модели и методы теории логистики: учеб. пособие* / под ред. В.С. Лукинско. – СПб.: Питер, 2007. – 176 с.

6. Окольнишникова, И.Ю. Оценка эффективности PR-потоков как логистических потоков распределительной системы промышленного предприятия / И.Ю. Окольнишникова, Г.М. Грейз // *Современные исследования социальных проблем: электронный научный журнал*. – 2012. – № 12. – <http://sisp.nkras.ru/e-ru/issues/2012/12/greyz.pdf>

7. Платонов, С. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры России / С. Платонов, Т. Прокофьева // *Деловой журнал «Контейнерный бизнес»*. – <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/8/platonov.htm> (дата обращения 17.03.2014).

8. Прокофьева, Т.А. *Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем: учеб.-метод. комплекс* / Т.А. Прокофьева. – М.: Изд-во РАГС, 2010. – 412 с.

9. Семенов, А.И. *Логистика. Основы теории: учебник для вузов* / А.И. Семенов, В.И. Сергеев. – СПб.: Союз, 2001. – 544 с.

## Основные виды взаимодействия в транспортно-логистической системе обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции

Взаимодействие	Обозначение на рисунке	Значение взаимодействия	Участники взаимодействия
Партнерское	←.....→	Взаимодействие на принципах партнерских отношений между хозяйствующими субъектами (в виде горизонтальной или вертикальной, мягкой или жесткой интеграции)	Участники функциональной подсистемы
Информационное	←-----→	Обмен информацией между участниками ТЛС МИ	Все участники ТЛС МИ
Сервисное	←====→	Взаимодействие на принципе «поставщик-клиент»	Участники функциональной и обеспечивающей подсистем логистики и потребителей услуг
Технологическое	←.....→	Взаимодействие в области стандартизации и унификации, сотрудничество в применении единых технологических параметров	Участники функциональной подсистем логистики
Финансовое	←-----→	Инвестиционные взаимодействия по типу «инвестор-пользователь инвестиций»	Частные инвесторы и участники функциональной подсистемы логистики
Нормативное	←---→	Взаимодействие в форме разработки законодательного обеспечения	Органы власти различных уровней и органы самоуправления ТЛС МИ
Организационное	←.....→	Ключевой вид взаимодействия, интегрирующий всех участников ТЛС МИ в форме создания единых норм и правил взаимодействия	Между органами самоуправления ТЛС МИ, функциональной и обеспечивающей подсистемами и инвесторами/девелоперами
Научное	←-----→	Взаимодействие в сфере исследований теоретических основ формирования ТЛС МИ	Научное сообщество, органы власти и органы самоуправления ТЛС МИ

**Окольнишникова Ирина Юрьевна.** Доктор экономических наук, директор Института экономики, торговли и технологий, заведующий кафедрой «Маркетинговые коммуникации», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), [okolnishnikova@yandex.ru](mailto:okolnishnikova@yandex.ru)

**Калентеев Сергей Витальевич.** Кандидат экономических наук, ассистент кафедры «Экономика торговли», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), [serg.74.ak@mail.ru](mailto:serg.74.ak@mail.ru).

*Поступила в редакцию 29 апреля 2014 г.*

***Bulletin of the South Ural State University  
Series "Economics and Management"  
2014, vol. 8, no. 2, pp. 174–179***

## **SOME ASPECTS OF MANAGEMENT IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS OF CARGO FLOWS UNDER CONDITIONS OF INTERREGIONAL INTEGRATION**

***I.Y. Okolnishnikova***, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation  
***S.V. Kalenteev***, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The authors cover main aspects of management in the transport and logistics systems in terms of interregional integration. The difficulty of the issue is in a variety of stakeholders – various logistics intermediaries and their customers, authorities, scientific community and the public. The authors offer basic principles of management and control systems. The article also defines different types of interactions in the transport and logistics systems.

*Keywords: logistics, transport and logistics system, region, 3PL-provider, interregional integration.*

**References**

1. Greyz G.M., Greyz S.G., Kuzmenko Yu.G. [Formation of a Logistic Model “Just in time” in the Sphere of Commodity Collateral of a Trade Company]. *Torgovo-ekonomicheskie modeli regional'nogo biznes-prostranstva. Sbornik materialov XI nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Trade and Economic Models of Regional Business Space. Proceedings of the XI Scientific Conference], 22–24 aprelya 2013 g. (in Russ.)
2. Katochkov V.M., Greyz G.M., Khateev I.V. [Reasons for the Mechanism of Interaction in the Area of Phase Transition of Key Logistics Flows of the Company]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta* [Bulletin of Udmurt University], 2013, no. 2–3, pp. 36–44. (in Russ.)
3. Dybskaya V.V., Zaytsev E.I., Sergeev V.I., Sterligova A.N. *Logistika* [Logistics]. Moscow, Eksmo Publ., 2008. 944 p.
4. Mirotin L.B., Nekrasov A.G. *Logistika integrirovannykh tsepochek postavok* [Logistics of Integrated Supply Chains]. Moscow, Ekzamen Publ., 2003. 256 p.
5. Lukinskiy V.S. (Ed.) *Modeli i metody teorii logistiki* [Models and Methods of the Theory of Logistics]. St. Petersburg, Piter Publ., 2007. 176 p.
6. Okol'nishnikova I.Yu., Greyz G.M. [Efficiency Assessment for PR- flows as Logistic Flows Distribution System of Industrial Enterprise]. *Sovremennye issledovaniya sotsial'nykh problem: elektronnyy nauchnyy zhurnal* [Current Research on Social Issues: Electronic Scientific Journal], 2012, no. 12. Available at: <http://sisp.nkras.ru/e-ru/issues/2012/12/greyz.pdf>. (in Russ.)
7. Platonov S., Prokof'eva T. [Formation of Transport and Logistics Infrastructure in Russia]. *Delovoy zhurnal “Konteynernyy biznes”* [Business Magazine “Container Business”]. Available at: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/8/platonov.htm> (accessed 17.03.2014). (in Russ.)
8. Prokof'eva T.A. *Proektirovanie i organizatsiya regional'nykh transportno-logisticheskikh sistem* [Designing and Organization of Regional Transport and Logistics Systems]. Moscow, 2010. 412 p.
9. Semenenko A.I., Sergeev V.I. *Logistika. Osnovy teorii* [Logistics. Fundamentals of the Theory]. St. Petersburg, Soyuz Publ., 2001. 544 p.

**Irina Yurievna Okolnishnikova**, Doctor of Science (Economics), Head of Marketing Communication Department, Director of the Institute of Economy, Trade and Technology of South Ural State University, Chelyabinsk, [okolnishnikova@yandex.ru](mailto:okolnishnikova@yandex.ru)

**Sergey Vitalievich Kalenteev**, Cand.Sc. (Economics), Assistant of the Trade Department, South Ural State University, Chelyabinsk, [serg.74.ak@mail.ru](mailto:serg.74.ak@mail.ru).

*Received 29 April 2014*