



**СИЛАНТЬЕВ Александр Валерьевич**  
Кандидат экономических наук, доцент  
кафедры логистики и коммерции

**Байкальский государственный университет экономики и права**  
664003, РФ, г. Иркутск,  
ул. Ленина, 11  
Тел.: (3952) 228-614  
E-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru

#### Ключевые слова

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА  
КЛАССИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ  
УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ

#### Аннотация

В статье предложена общая классификация транспортно-логистических систем. Согласно авторской классификации проведен теоретический анализ основных подходов к организации транспортно-логистических систем.

Выявлены характерные особенности транспортно-логистических систем, влияющие на их функционирование, в частности их многообразие и наличие доминирующего вида транспорта.

Сформулирован ряд выводов в отношении возможности применения организационных подходов к различным транспортно-логистическим системам и роли государства в исследуемых системах.

#### JEL classification

L90, L91, R49

## Теоретический анализ влияния особенностей транспортно-логистических систем на их формирование и функционирование

**Х**арактер и результаты управленческого воздействия на транспортно-логистическую систему (ТЛС), включая организацию и функционирование, во многом зависят от вида системы.

Проведенный анализ классификационных подходов к транспортно-логистическим системам не выявил общесистемных классификаций. Тем не менее для выявления, понимания и структурирования закономерностей функционирования и управления ТЛС подобная классификация необходима.

В научной литературе даны описания элементов ТЛС, таких как посредники, при этом существует общепринятая классификация логистических провайдеров (транспортно-экспедиционных компаний) по количеству оказываемых услуг в логистической системе – 1PL, 2PL, 3PL, 4PL.

Достаточно важным классификационным признаком, встречающимся как в отечественной, так и в зарубежной литературе, является владение или эксплуатация посредниками или транспортными предприятиями технических средств (транспорт и/или складские комплексы). Здесь можно привести международное обозначение посредников «NVOCC-VOCC», а также «VOMTO-NVOMTO». В первом случае это соответственно «не эксплуатирующие транспортные средства – эксплуатирующие транспортные средства», во втором – «эксплуатирующие морские суда – не эксплуатирующие морские суда».

Существуют классификации транспортных услуг, описанные Л.Б. Миротиним, Ы.Э. Ташбаевым, В.А. Гудковым, И.С. Кородюком, Ю.М. Нерушем и др. [1–6].

Буквально в каждом учебном пособии по логистике и транспортной логистике представлена классификация видов транспорта с указанием их технологических и экономических преимуществ и недостатков.

Общепринятым признаком является разделение ТЛС по количеству используемых видов транспорта.

В ряде случаев ТЛС разделяют по уровню рынка, на котором функционируют системы, – от местного уровня до международного.

В.М. Николашин отмечает: «Как любые логистические системы, ТЛС можно разделить на макро- и микрологистические системы. К макрологистическим системам можно отнести государственные (единая транспортная сеть страны), региональные и др. Микрологистические системы представлены транспортно-логистическими комплексами, которые могут создаваться на железнодорожном транспорте, группами взаимодействующих транспортных предприятий (грузовых станций и терминалов) в границах транспортного узла...» [3].

С данным подходом можно согласиться, но, на наш взгляд, микрологистические системы в данном контексте следует трактовать более широко: микрологистические транспортные системы могут создаваться с участием любого вида транспорта, и это не обязательно должны быть исключительно транспортные предприятия различных видов.

По нашему мнению, существующие классификационные подходы не в полной мере отражают характеристики и свойства транспортно-логистических систем, поэтому предлагаем следующую общую их классификацию (см. рисунок).

Представленный набор признаков в достаточной степени характеризует ТЛС как объект управления. Существующие транспортно-логистические системы многообразны, поэтому формирование подходов к организации и управлению ТЛС необходимо исследовать с точки зрения этого многообразия. Реакции разных ТЛС на одинаковые внешние условия будут различаться так же, как их трансформации под воздействием внешней и внутренней среды.

Предлагаемая классификация нуждается в пояснениях. В целом выбор признаков осуществлялся на основе следующих факторов: технологические особенности транспорта, возможности организации и управления ТЛС, особен-

## The Theoretical Analysis of Influence of Transport-Logistics Systems Peculiarities on Their Formation and Functioning

ности взаимодействия элементов ТЛС между собой, а также область функционирования, включая территориальный аспект.

Признак «степень участия государства» подразумевает различные формы регулирования деятельности ТЛС, а также непосредственное участие при создании и управлении. В качестве примера ТЛС с участием государства можно привести национальную ТЛС, включающую железнодорожный и трубопроводный транспорт. ТЛС могут создаваться на основе государственно-частного партнерства или хозяйствующими субъектами для достижения своих корпоративных (внутрифирменных) целей. ТЛС, создаваемые хозяйствующими субъектами, были отнесены к разряду «без участия государства».

При организации ТЛС грузоотправитель и грузополучатель имеют возможность привлекать посредников (компании-перевозчики, транспортно-экспедиционные компании, логистические центры и т.д.) или обходиться собственными силами. Подобные ТЛС характерны для хозяйствующих субъектов, осуществляющих прямые поставки потребителю или продавцу. По нашему мнению, схема JiT (*Just-in-Time*) может служить примером частного случая таких систем.

Разделение ТЛС по видам транспорта, участвующим в доставке, является общепринятым признаком (униmodalные и мультимodalные (интерmodalные)). Данный признак определяет технологические аспекты продвижения материальных и соответствующих им информационных потоков, а также непосредственным образом влияет на распределение ответственности между участниками ТЛС.

Признак «административно-территориальная подчиненность» учитывает влияние административного разделения территорий, которое может выражаться в различной региональной подчиненности объектов транспортной инфраструктуры, в особенностях регу-

лирования транспортной деятельности. ТЛС, которые функционируют в рамках административных границ одного региона, испытывают меньшее административное давление по сравнению с другими уровнями, так как в этом случае отсутствует необходимость учета межрегиональных связей и особенностей.

Признак «уровень доступности пользования транспортными услугами» подразумевает уже традиционное выделение рынка транспортных услуг общего пользования, который состоит из транспортно-экспедиционных компаний, компаний-перевозчиков (владеющих собственными транспортными средствами) и других хозяйствующих субъектов, основным видом деятельности которых является предоставление транспортных услуг населению и коммерческим организациям. ТЛС, осуществляющие свою деятельность на рынке транспортных услуг общего пользования, отнесены соответственно к ТЛС общего пользования.

Кроме того, в ряде случаев хозяйствующие субъекты могут организовывать собственные ТЛС для удовлетворения своих корпоративных интересов с использованием собственных возможностей (транспорт, персонал, складские комплексы, информационные системы, погрузочно-разгрузочные средства и т.д.). Подобные системы в ряде случаев могут являться неотъемлемой частью технологического процесса. Такие системы были отнесены к ТЛС с ограниченным доступом. Возможность обслуживания сторонних организаций или частных лиц не является основным видом экономической деятельности. Степень ограничения доступности может быть различной. В качестве примеров систем с полностью закрытым доступом могут служить ТЛС военного назначения; служб, занимающихся вопросами национальной безопасности, и т.п.

ТЛС, организованные непрофессиональными участниками рынка транспортных услуг, но при этом оказывающие транспортные услуги населению и сторонним организациям, диверсифи-

► **Aleksandr V. SILANTIEV**  
*Cand. Sc. (Econ.), Associate Prof.*  
*of Logistics and Commerce Dept.*

**Baikalsk State University  
of Economics and Law**  
**664003, RF, Irkutsk,**  
**Lenina St., 11**  
**Phone: (3952) 228-614**  
**E-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru**

### Keywords

TRANSPORT LOGISTICS  
TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM  
CLASSIFICATION OF TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM  
ADMINISTRATION OF TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM

### Summary

The article provides the general classification of transport-logistics systems. The theoretical analysis of the main approaches to organisation of transport-logistics systems is carried out in accordance with the author's classification.

The author identifies the typical characteristics of transport-logistics systems, in particular, their diversity and availability of dominating type of transport that influence their functioning.

The author formulates a number of conclusions on possibility of applying organisation approaches to various transport-logistics systems and discusses the role of the state in these systems.

### JEL classification

**L90, L91, R49**

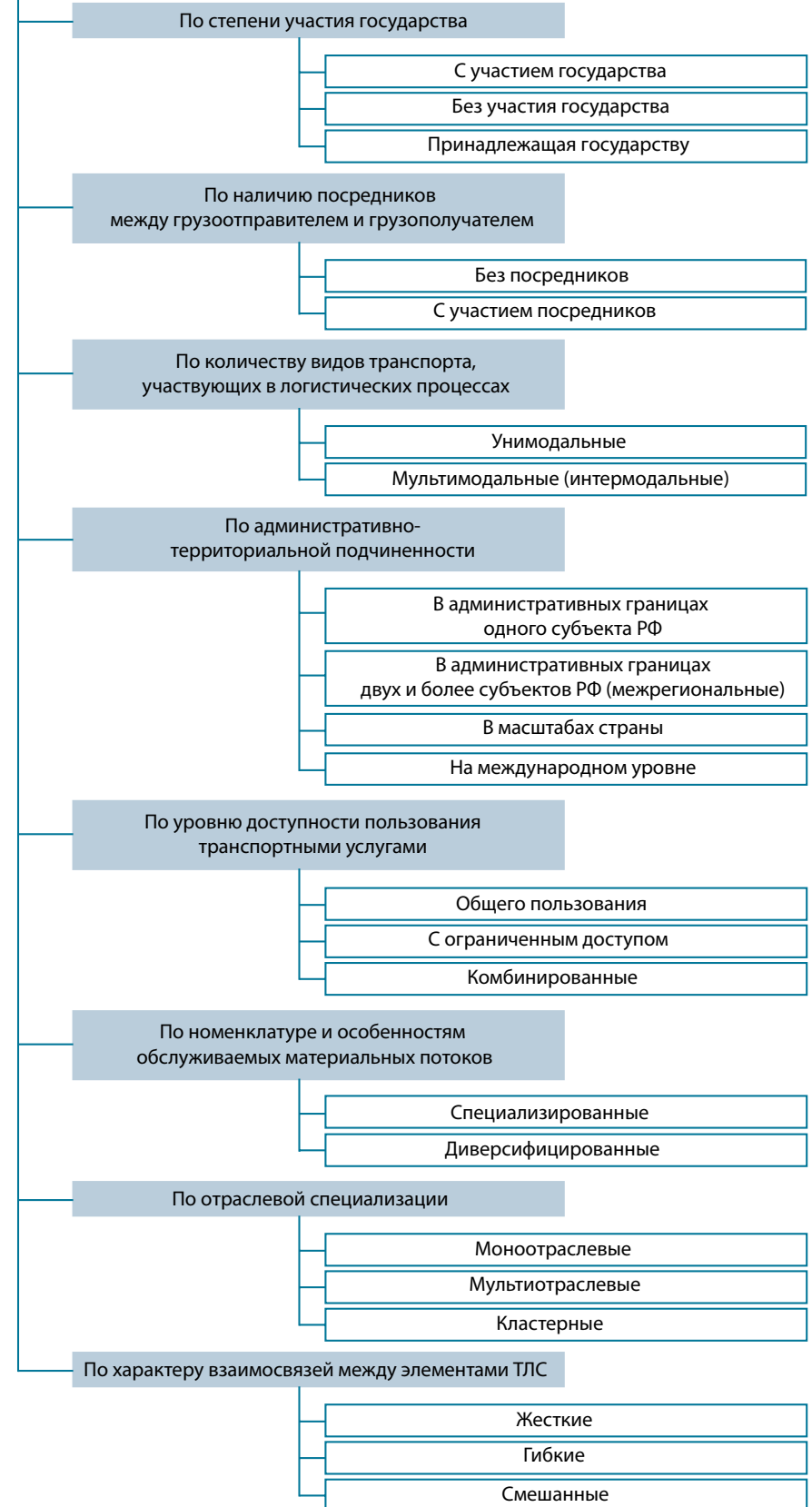
## Источники

1. Кородюк И.С., Кархова С.А. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008.
2. Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом. М.: ТрансЛит, 2007.
3. Логистические транспортно-грузовые системы: учеб. для вузов / В.И. Апатцев, С.Б. Лёвин, В.М. Николашин и др.; под ред. В.М. Николашина. М.: Академия, 2003.
4. Неруш Ю.М. Логистика: учеб. для вузов. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2006.
5. Основы логистики: учеб. для вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, С.А. Ширяев, Д.В. Гудков; под ред. В.А. Гудкова. М.: Горячая линия-Телеком, 2004.
6. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд., доп. и перераб. / под ред. А.В. Кириченко. СПб.: Питер, 2004.

## References

1. Korodyuk I.S., Karkhova S.A. *Regionalnye transportno-logisticheskie sistemy: voprosy teorii i praktiki*. [Regional transport-logistics systems: the issues of theory and practice]. Irkutsk: BSUEL Publ., 2008.
2. Levikov G.A. *Upravlenie transportno-logisticheskim biznesom*. [Managing transport-logistics business]. Moscow, TransLit Publ., 2007.
3. Apattsev V.I., Lyevin S.B., Nikolashin V.M., et al. *Logisticheskie transportno-gruzovye sistemy*. [Logistic transport and cargo systems]. Moscow, Akademiya Publ., 2003.
4. Nerush Yu.M. *Logistika*. [Logistics]. Moscow, Prospekt Publ., 2006.
5. Gudkov V.A., Mirodin L.B., Shiryaev S.A., Gudkov D.V. *Osnovy logistiki*. [Basic principles of logistics]. Moscow, Goryachaya liniya-Telekom Publ., 2004.
6. Kirichenko A.V. (ed.). *Perevozka eksportno-importnykh грузов. Organizatsiya logisticheskikh sistem*. [Transportation of export and import cargoes. Organisation of logistic systems]. St.-Petersburg, Piter Publ., 2004.

## ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА



Общая классификация транспортно-логистических систем

цируя тем самым свою экономическую деятельность на рынке, нами отнесены к комбинированным.

Признак «номенклатура и особенности обслуживаемых материальных потоков» разделяет ТЛС на специализированные и диверсифицированные. Специализация предполагает использование специальных технологических средств и технологий переработки материальных потоков, учитывающих физико-химические особенности грузов. В качестве примера можно привести нефте- и газопроводы, контейнерные перевозки на различных видах транспорта, перевозку бестарных навалочных грузов. К диверсифицированным ТЛС отнесены системы, использующие технические средства и технологии, направленные на обслуживание многономенклатурных и многоассортиментных материальных потоков. Пример – организация доставки автомобильным транспортом с использованием бортовых автомобилей.

Признак «отраслевая специализация» подразумевает вид деятельности, обслуживаемый ТЛС. Моноотраслевые ТЛС функционируют в рамках одной отрасли. Мультиотраслевые ТЛС участвуют в нескольких видах деятельности, входя при этом в разные логистические цепи и сети, которые могут быть не связаны между собой. Кластерные ТЛС обслуживают хозяйствующие субъекты, относящиеся к различным отраслям, взаимосвязанным между собой корпоративными интересами и/или особенностями технологического процесса.

По нашему мнению, на характер развития ТЛС непосредственным образом

влияют качественные и количественные взаимосвязи между их элементами. Под жесткими взаимосвязями понимаются непосредственная административная подчиненность элементов, а также взаимосвязи, обусловленные технологическими процессами, обслуживаемыми ТЛС. Гибкие взаимосвязи предполагают взаимодействие на основе равноправных партнерских отношений, обусловленное достижением общей цели. В ряде случаев в системе могут присутствовать оба вида связи, в этом случае ТЛС относится к смешанному типу.

Исходя из представленной классификации ТЛС автором был проведен анализ существующих подходов к организации транспортно-логистических систем, который показал следующее.

Основным подходом при организации ТЛС является в настоящее время стратегическое программно-целевое планирование. Программы разрабатываются и принимаются на государственном и региональном уровнях.

Существующие подходы к организации ТЛС не носят универсального характера и направлены на создание ТЛС различных по классификационным свойствам.

Можно выделить следующие виды организационных подходов:

- технологический – основанный на организации комплекса логистических центров с единым управлением;
- функциональный – предполагающий иерархическое структурирование функций ТЛС. В целом ТЛС рассматривается как совокупность взаимосвязанных функций, в ходе выполнения которых осуществляется функционирование ТЛС;

• группа подходов, основанная на использовании общей теории систем и аппарата экономико-математического моделирования.

При организации ТЛС так или иначе выделяется доминирующий вид транспорта, на основе которого, как на картине, формируется вся система. Как правило, это морской транспорт (например, ТЛС Северо-Западного региона), железнодорожный и автомобильный. Для ТЛС, в которых доминируют морской и железнодорожный транспорт, в качестве важного организационного ориентира выступает наличие международных транспортных коридоров.

Транспортно-логистические системы отличаются существенным разнообразием, что практически исключает универсализм в организационных подходах.

При формировании и функционировании ТЛС одним из ключевых элементов является государство. Необходимость участия государства в транспортно-логистических системах обусловлена целым комплексом причин, начиная от инфраструктурных общеэкономических и заканчивая вопросами национальной безопасности.

Особое значение имеет технологическая составляющая ТЛС, которая непосредственным образом влияет на капиталоемкость и наукоемкость транспортно-логистических технологий. В этой связи использование принципов либеральной экономики в отношении дальнейшего развития транспортно-логистических систем носит крайне ограниченный характер. ■