

правителями, грузополучателями, операторами и собственниками железнодорожного подвижного состава под перевозки грузов: распоряжение ОАО «РЖД» от 1 февраля 2010 г. № 185 р // Консультант-

Плюс: информ.-прав. портал. – URL : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=101718;div=LAW;dst=100003;rnd=0.566403990611434> (дата обращения 12.05.2014).

УДК 656.073: 658.8

Е. К. Коровяковский

Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I

О. Д. Покровская

ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный университет путей сообщения»

СОДЕРЖАТЕЛЬНОЕ ОПИСАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА И ЕГО РОЛИ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

В статье сформулировано понятие логистического центра (ЛЦ) как нового пространственно-логистического образования, предоставляющего полный комплекс транспортно-логистических услуг клиентуре. ЛЦ интерпретируется как сложная система взаимодействия транспорта, производства и потребителей и представляется основной функциональной единицей инфраструктуры международных транспортных коридоров. Графически представлена полиаспектная сущность ЛЦ.

логистический центр, терминальная сеть, логистический интегратор, международный транспортный коридор, инфраструктура международного транспортного коридора.

Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г. предусмотрена не просто реализация проектов по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, но согласованное развитие и организация взаимодействия различных видов транспорта при условии эффективного обслуживания пользователей транспортными услугами [1]. Для реализации колоссального транспортного потенциала России требуется прежде всего развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

Современные экономические процессы говорят об усилении роли и значения транспортной инфраструктуры. В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию

международных транспортных коридоров (МТК) принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем [2, 3].

Так, российский LPI по итогам 2011 г. составил 2,58 пунктов, причем оценка инфраструктуры снизилась на 14 пунктов. Уровень логистического обслуживания и своевременность доставки также снизились [4].

К сожалению, отечественный объем перевозок в два раза меньше, чем в США, а транспортные издержки составляют 11,5% от национального дохода, в то время как в США – менее 7%. Потери времени потребителей в России в пять раз выше, чем в развитых странах мира. Потребность в транспортных услугах удовлетворяется только на 60–70%, а простой

достигают более 40% общего времени транспортного обслуживания [5].

Ситуация усложняется тем, что 97% российского рынка транспортно-логистических услуг приходится на транспортно-экспедиционные услуги, тогда как в мире они занимают не более 70% рынка, а остальные 30% приходятся на услуги более высокого уровня, обеспечивающие добавленную ценность как для клиентов, так и для участников рынка. Несмотря на то, что в России есть ряд федеральных целевых программ в области транспорта, в которых речь идет о развитии инфраструктуры и модернизации подвижного состава, система управления грузопотоками до сих пор отсутствует [6, 7]. Это свидетельствует о недостаточных темпах развития транспортно-логистической системы страны и, в первую очередь, ее инфраструктурной составляющей.

В состав МТК включаются транспортные магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузопотоки, и звенья транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков [2, 3].

Необходимо сформировать российскую часть инфраструктуры МТК таким образом, чтобы обеспечить бесперебойную работу опорной сети региональных логистических центров на основе единого организационно-экономического, информационного, нормативно-правового, кадрового и финансового пространства. Работа логистических центров обеспечит выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю, что повысит эффективность всей транспортно-логистической системы в среднем на 30–40% [8].

К основным задачам формирования и развития инфраструктуры МТК относятся: 1) согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения грузов; 2) рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи; 3) оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и

снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров; 4) повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров [6].

К значимым преимуществам, способным существенно повысить конкурентоспособность отечественных перевозчиков и экспедиторов, относится инфраструктурно-сервисная составляющая внешнеэкономического потенциала страны. Она характеризуется наличием сформированных инфраструктурных комплексов и систем на территории ключевых регионов страны с целью предоставления комплексного транспортно-логистического сервиса всем участникам международного товаро- и грузодвижения.

По оценке экспертов, до 2025 г. на территории России потребуется сформировать 10 мультимодальных транспортно-логистических центра федерального, 20 – регионального и свыше 50 – территориального ранга [9].

Один из способов рационального формирования инфраструктурно-сервисной составляющей МТК – создание и развитие региональной терминальной сети, через которую будет осуществляться опосредованный выход на МТК.

Терминальная сеть региона – совокупность взаимодействующих и централизованно управляемых узлов – логистических центров, обеспечивающая межрегиональную интеграцию и выходы на транспортные коридоры страны. Формирование терминальной сети как системы распределения, адекватной мощностям и потребностям клиентуры в перевозках, должно создать условия единого транспортно-экспедиционного пространства.

Создание опорной терминальной сети в зоне тяготения национальных и международных транспортных коридоров, формирование на их основе интегрированных транспортно-логистических систем являются фактором роста региональной экономики, транспортного комплекса России в глобальной системе МТК [5].

Развертывание терминальной сети именно внутри региона, несмотря на то, что основные рынки сбыта могут находиться в других ре-

гионах и за рубежом, мотивировано возможным мультипликативным эффектом в части развития городов, транспортно-дорожной инфраструктуры (строительство дорог, грузовых пунктов, контейнерных площадок и т. д.) и рациональных транспортно-хозяйственных связей [10]. Например, формирование терминальных сетей будет сопровождаться значительным мультипликативным эффектом, который проявится в других отраслях экономики, в развитии региональных рынков товаров и услуг, а в конечном итоге – в увеличении валового регионального и валового внутреннего продукта страны.

Так, мультипликативный эффект комплексного развития современного логистического центра может быть представлен (на примере многофункционального Морского торгового порта Усть-Луга): 1) в индустриальном аспекте – в увеличении налоговых поступлений в бюджет на 20%; увеличении ВРП – на 10%; в создании 17 200 новых рабочих мест; 2) в сельском – в жилищном строительстве с обеспечением бытовой инфраструктуры общей площадью 1849 га; 3) в дальнейшем устойчивом развитии региона; 4) как синергетический эффект от объединения различных инвестиционных проектов в единый комплексный проект; 5) в стимулировании дальнейшего развития порта и в создании на его основе крупного Восточно-Европейского транспортного узла [11].

Организация на региональном уровне терминальной сети, работающей на логистических принципах, позволит аккумулировать и управлять распределением грузопотоков в логистических центрах с мультимодальным транспортным обслуживанием.

Логистические центры (ЛЦ) в промышленно-транспортных узлах регионов являются сете- и системообразующим фактором при формировании и развитии инфраструктуры МТК.

Логистический центр – совокупность технологически взаимосвязанных технических объектов, обеспечивающих сбор груза, формирование и расформирование партий, пере-

грузку на другие виды транспорта, доставку груза конечным потребителям. ЛЦ предназначен для работы с грузами, требующими перегрузки, перевалки, обогащения, очистки, сложной дистрибуции, формирования, изменения параметров партий. При этом ЛЦ способен управлять качеством и добавленной стоимостью груза, улучшать потребительские свойства. Обладая модульно-интегрированной структурой, ЛЦ обеспечит оказание принципиально нового вида консолидированной услуги по перегрузке, дистрибуции и перевозке грузов, создаст конкурентные условия для перевозчиков и логистических компаний.

Основные задачи создания региональных логистических центров: 1) повышение согласованности работы различных видов транспорта при смешанных и мультимодальных перевозках, формирование условий для политранспортного обслуживания; 2) организация качественного комплексного транспортного обслуживания потребителей; 3) сокращение стоимости груза в пути; 4) рационализация транспортно-хозяйственных связей; 5) подготовка грузовых партий, мониторинг потребностей, анализ рынков производства и сбыта, эффективное распыление товаропотоков по внешним и внутренним направлениям; 6) сокращение суммарных складских запасов и продолжительности хранения груза; 7) ритмичность доставки, непрерывность транспортно-грузовых процессов, взаимодействие магистрального транспорта с промышленным, смешанное сообщение [5, 12].

Пропуск через терминальную сеть грузопотоков высвободит складские площади промышленных предприятий, передаст распределительные, логистические и маркетинговые функции ЛЦ, реализующим сквозной транспортно-логистический сервис.

Для организаторов и участников политранспортного сообщения на основе логистических технологий необходимо единое правовое, информационное и транспортно-экспедиционное пространство. В границах транспортно-логистического комплекса деятельность ЛЦ призвана обеспечить единство транспортно-экспе-

диционного, логистического, информационного и правового полей при реализации комплексного сквозного транспортно-логистического сервиса.

ЛЦ реализует самостоятельно или закупает классические логистические услуги, интегрирует их в принципиально новую, консолидированную «сквозную» услугу и затем продает их в качестве совокупного продукта сбытовым организациям или напрямую грузоотправителям на рынке. Это соответствует стратегическим направлениям развития ОАО «РЖД» [7] и Транспортной Стратегии-2030 [1].

ЛЦ способен предложить принципиально новый вид консолидированной услуги по перегрузке, дистрибуции и перевозке грузов, реализуемой одним поставщиком. Продуктом работы ЛЦ является полный пакет транспортно-логистических услуг. Если логистические услуги традиционно оказываются «узкофункциональными» посредниками – перевозчиками, складскими операторами, экспедиторами, то ЛЦ обеспечивает реализацию широкого набора услуг по обслуживанию эффективного грузодвижения на протяжении всего логистического цикла, причем в одном лице [9,10].

Центр до недавнего времени ассоциировался с понятием склада с минимумом функций, связанных с переработкой и накоплением грузов. Рост межрегионального грузо- и товарообмена, расширение межрегиональной интеграции и транспортно-экономических связей существенно изменил подход к определению ЛЦ [2, 3].

Анализ литературных источников (работ Б. А. Аникина, Т. А. Прокофьевой, В. В. Дыбской, В. С. Лукинского, Л. Б. Миротина, О. Б. Маликова, А. М. Гаджинского, В. В. Волгина и др.) показал: в связи с расширением функционального арсенала подобных центров, с распространением логистических концепций под ЛЦ большинство авторов понимает крупный транспортно-распределительный центр с широким спектром оказываемых услуг, представляющий собой комплекс инженерно-технических сооружений с современным технологическим оборудованием.

Имеется множество возможных интерпретаций понятия «логистический центр». Например: ЛЦ представляет собой специальный комплекс сооружений, персонала, технических и технологических устройств, организационно взаимоувязанных и предназначенных для выполнения логистических операций, связанных с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением, сортировкой, грузопереработкой различных партий грузов, а также коммерческо-информационным обслуживанием грузополучателей, перевозчиков и других логистических посредников в перевозках [12].

В современной логистической науке и практике под ЛЦ понимается следующее:

а) «сухой порт», способный обеспечить комплексное транспортно-логистическое сопровождение грузодвижения и грузообращения в целом;

б) комплексная интегрированная система поставок и обслуживания грузообращения, включающая доставку, хранение, управление добавленной стоимостью, распределение и доведение груза до потребителей, сервисную поддержку товарообращения;

в) система управления доставкой и грузообращением (грузодвижением).

Интегрируя эти определения, можно сказать, что под ЛЦ понимается мультимодальный транспортный узел, представляющий собой комплекс сооружений и технических устройств, организационно и технологически взаимоувязанных и предназначенных для выполнения множества логистических операций.

На рис. 1 приведен сводный обзор понимания ЛЦ в логистике, по центру даны сформулированные в данном исследовании интегрированные определения [10].

Плюрализм интерпретаций ЛЦ связан с множеством выполняемых им функций и, как следствие, с различными ракурсами его определения.

В данном исследовании предлагается интерпретировать ЛЦ как сложную систему, рассматриваемую в нескольких аспектах: экономическом, физическом, пространственном, экономическом, технологическом (рис. 2).

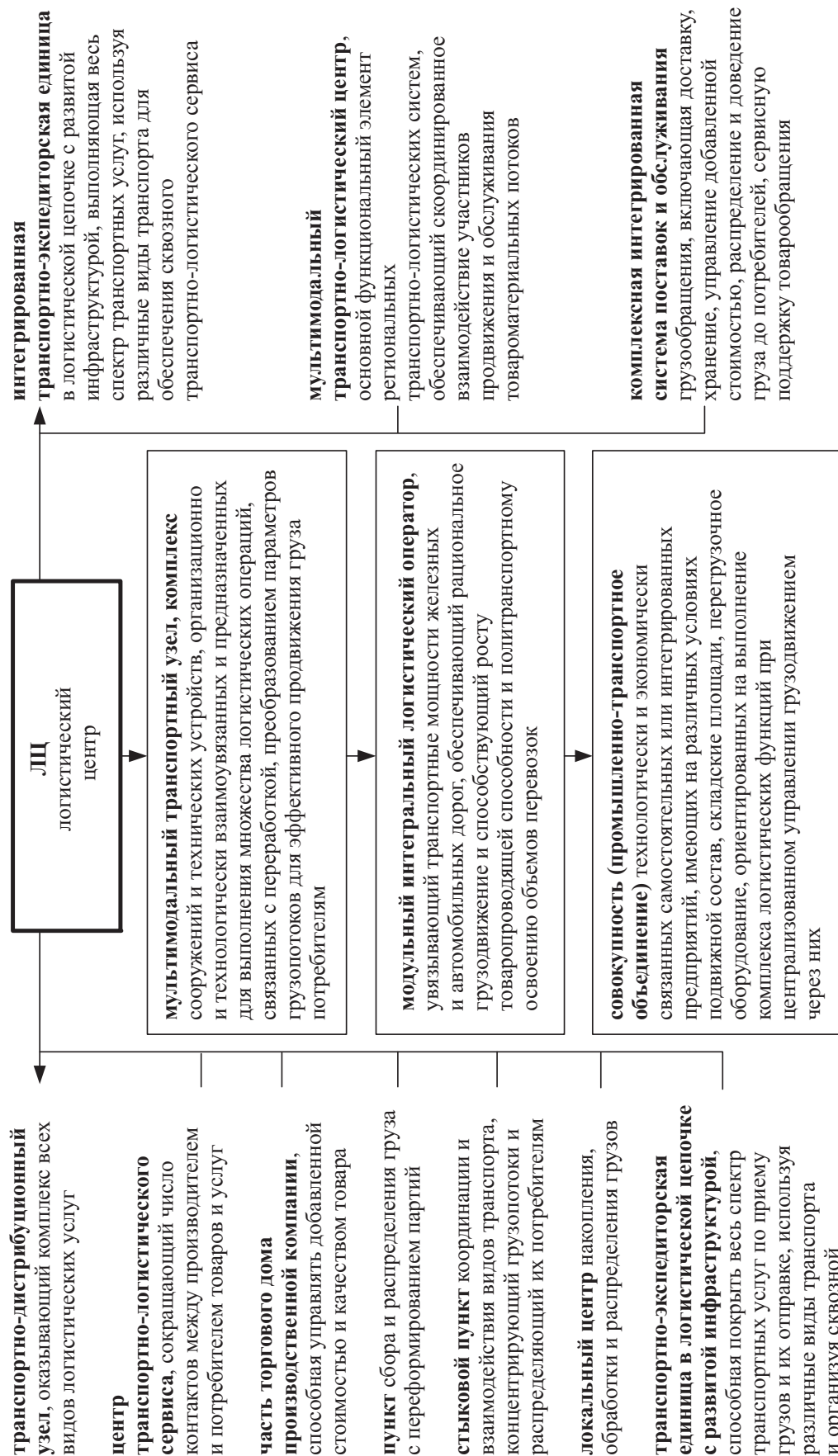


Рис. 1. Сводный обзор понимания ЛЦ в логистике

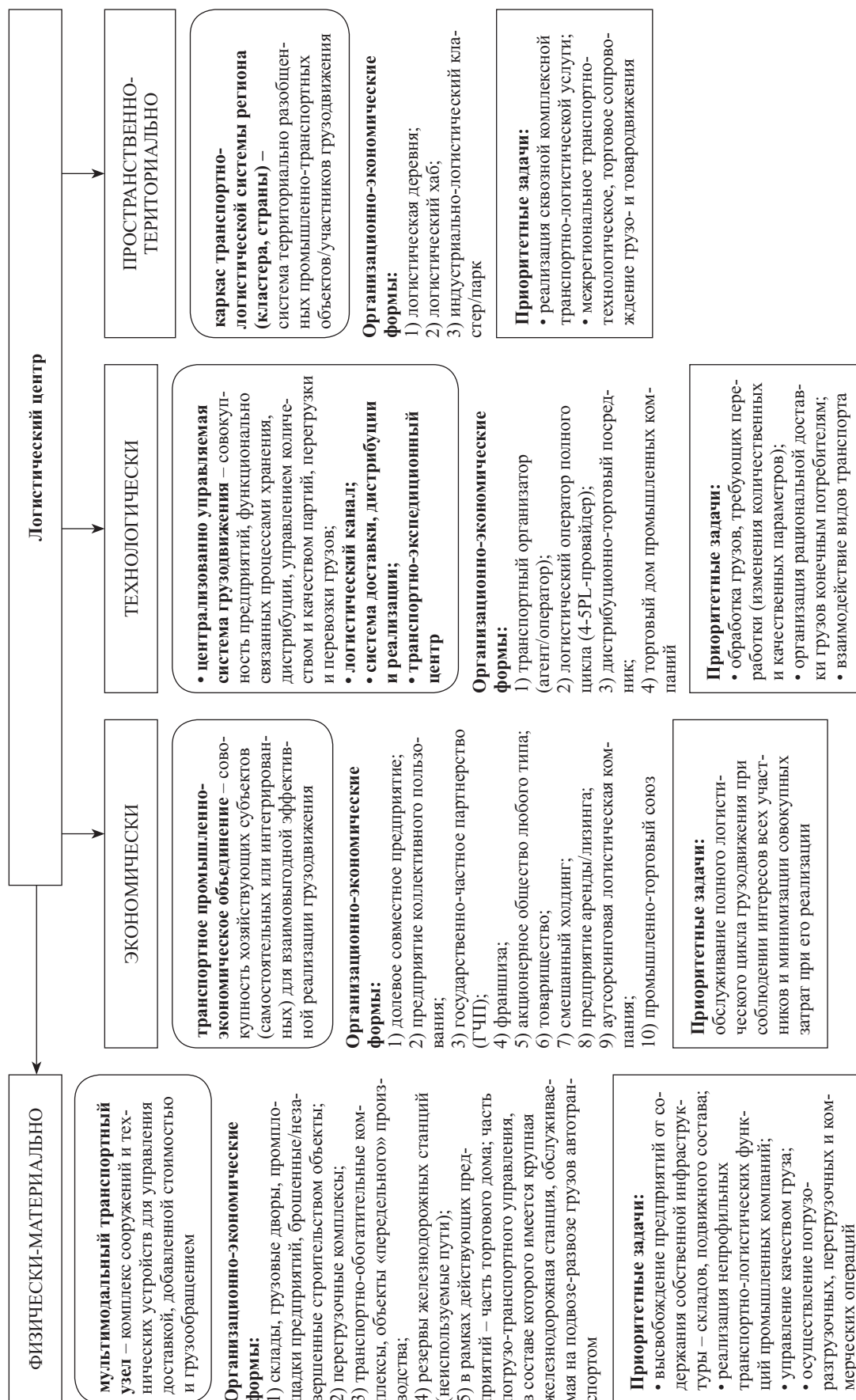


Рис. 2. Полиаспектное понятие ЛЦ

На рис. 2 показаны выделенные аспекты понимания ЛЦ как объекта материального, экономического, технологического и пространственного. По каждому выделенному аспекту сформулировано определение ЛЦ. После определений перечислены основные организационно-экономические формы, какими ЛЦ может быть представлен в различных аспектах понимания его сущности. Далее сформулированы приоритетные задачи, которые должен решить ЛЦ в процессе своего функционирования в том или ином аспекте своей деятельности.

Библиографический список

1. **Транспортная** стратегия России до 2030 г. Министерство транспорта РФ. – Москва, 2008. – 259 с. : ил.
2. **Влияние** интеграционных процессов в международной транспортной инфраструктуре на развитие внешнеэкономического потенциала России / Е. В. Курников [Электронный ресурс]. – URL : http://library.sfedu.ru/D212-208-02/08-00-14/20100625_D212-208-02_08-00-14_KurnikovEV.doc (дата обращения 5.02.2014).
3. **Международные** транспортные коридоры : Евразия [Электронный ресурс]. – URL : http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com_content&view=article&id=1853:2013-02-18-07-12-20&catid=1:eurasianintegration&Itemid=1 (дата обращения 5.02.2014).
4. **Всемирный** банк понизил логистический рейтинг России [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.logistdv.ru/node/9480> (дата обращения 24.08.2014).
5. **Коридор** или тупик? [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.odnako.org/almanac/material/koridor-ili-tupik/> (дата обращения 24.08.2014).
6. **Федеральная** целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (утв. постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848) [Электронный ресурс]. – URL : http://base.garant.ru/1587083/1/#block_10000 (дата обращения 24.08.2014).
7. **РИА-Новости**. Стратегия 2020. [Электронный ресурс]. – URL : <http://strategy2020.rian.ru/news/20110527/366073541.html> (дата обращения 24.08.2014).
8. **Создание** сети мультимодальных логистических центров увеличит транзитный потенциал страны [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.rg.ru/2011/04/26/tlts.html> (дата обращения 24.08.2014).
9. **Развитие** системы национальный и международных транспортных коридоров на основе логистических центров / Т. А. Прокофьева [Электронный ресурс]. – URL : <http://federalbook.ru/files/Infrastruktura/Soderjaniye/V/Prokofyeva.pdf> (дата обращения 5.02.2014).
10. **Формирование** терминальной сети региона для организации перевозок грузов / О. Д. Покровская. – Москва : ТрансЛит, 2012. – 192 с.
11. **Усть-Луга** : реализация проекта комплексного развития морского торгового порта [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.кингисепп-сегодня.рф/news/publication-185/> (дата обращения 24.08.2014).
12. **Сервис** на транспорте : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений / В. М. Николашин, Н. А. Зудилин, А. С. Синицына и др. ; под ред. В. М. Николашина. – Москва : Академия, 2008. – 272 с.