

РОЛЬ КООРДИНАЦИОННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М.А. КУЗЬМИНА, Ю.П. МИРОНОВА, С.Л. НАДИРЯН

*Кубанский государственный технологический университет,
350002, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;
электронная почта: m.mironova.2014@mail.ru*

В данной статье раскрывается понятие координационно-логистического центра (КЛЦ) и его сущность, рассматривается необходимость создания таких центров в крупных транспортных узлах, а также основные функции КЛЦ. Текущие процессы глобализации на мировом транспортно-логистическом рынке, усиливающаяся экономическая взаимозависимость стран мира, произошедшие интеграционные процессы требуют от российских логистических компаний широкого использования современных технологий и инновационных схем в работе для повышения конкурентоспособности компании и дальнейшего развития логистической инфраструктуры. Для этого необходимо обширное введение логистических технологий. Только путем создания КЛЦ и транспортных узлов они могут быть выполнены из реализации комплексных транспортных и логистических технологий посредством экономических и регуляторных механизмов. Исследуется роль КЛЦ в развитии экономики стран и товарооборота, определяются положительные эффекты создания координационно-логистических центров. Одного мультимодального логистического центра недостаточно для качественной и эффективной работы с международными грузами поэтому, необходимо, чтобы аналогичные центры создавались в других транспортных центрах, с которыми данный имеет транспортные связи. Создание мультимодальных КЛЦ обеспечивает развитие страны и рост конкурентоспособной инновационной промышленности.

Ключевые слова: координационно-логистический центр, логистика, логистическая инфраструктура, логистические услуги, магистральная транспортная система.

Текущие процессы глобализации на мировом транспортно - логистическом рынке, усиливающаяся экономическая взаимозависимость стран мира, произошедшие интеграционные процессы требуют от российских логистических компаний широкого использования современных технологий и инновационных схем в работе для повышения конкурентоспособности компании и дальнейшего развития логистической инфраструктуры. Для этого необходимо обширное введение логистических технологий. Только путем создания координационно-логистических центров (КЛЦ) транспортных узлов они могут быть выполнены из реализации комплексных транспортных и

логистических технологий посредством экономических и регуляторных механизмов [1,3].

Необходимость формирования в крупных узлах отечественной транспортной инфраструктуры логистических центров, опирающихся в своей работе на единую нормативно-правовую базу и современные информационные технологии, обозначена в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

Европейская экономическая комиссия ООН в своем документе «Терминология комбинированных перевозок» закрепила следующее определение логистического центра: логистический центр (logistic centre) – это территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок) и сопутствующими услугами (например, по хранению, техническому обслуживанию и ремонту), включающее, по меньшей мере, один терминал.

В данном определении подчеркивается основная идея координационно-логистического центра – компактная группировка складов и других объектов логистической инфраструктуры вокруг мультимодального терминала.

В США, Японии, Китае наиболее часто используют термин Logistic Centre – логистический центр. Во англоязычных странах чаще используется термин Freight Village – грузовая деревня, или Terminal Village – терминальная деревня, в Германии и Австрии употребляют термин Guter Verkehr Zentrum – грузовой транспортный центр. В Италии же применяют термин Interporto – перевалочный пункт.

В России координационно-логистическими центрами часто называют просто крупные складские комплексы. Иногда встречается применение понятия КЛЦ к транспортному узлу или к населенному пункту, где размещены различные склады, не связанные между собой, имеется морской порт и железнодорожная станция.

КЛЦ с каждым годом играют все более значимую роль в экономике развитых стран, определяя во многом развитие их товаропроводящих систем. Логистические центры обеспечивают тесное взаимодействие грузоотправителей, экспедиторов, таможенных структур, поставщиков дополнительных услуг с магистральной транспортной системой, концентрацию и оптимальное направление транспортных потоков, стыковку международных и национальных транспортных коридоров, эффективное взаимодействие различных видов транспорта.

Для наилучшей реализации своих функций КЛЦ размещаются в узловых пунктах международных транспортных коридоров, в крупных контейнерных портах, в индустриальных районах и в свободных экономических зонах. Часто КЛЦ создают вблизи крупных городов, что сокращает нагрузку на УДС города, создаваемую большегрузными автомобилями, и позволяет освободить городскую территорию от складов, грузовых железнодорожных станций и других подобных объектов.

Один мультимодальный логистический центр играет большую роль в своём экономическом районе. Однако же для качественной и эффективной работы с международными транзитными грузами необходимо, чтобы аналогичные центры создавались в других транспортных центрах, с которыми данный центр имеет транспортные связи. Недостаточно эффективной и качественной, проведенной в соответствии с международными требованиями переработки и транспортировки груза только лишь в зоне влияния данного КЛЦ. Необходимо, чтобы такой уровень скорости и качества переработки груза был обеспечен на всем протяжении перевозки груза и за пределами влияния этого логистического центра [2,3].

Основные принципы функционирования мультимодальной системы заключаются в следующем:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;

- использование систем электронного обмена данными (ЭОД), обеспечивающих слежение за передвижением груза, передачу информации и связь;

- единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающих это единство;

- кооперация всех участников транспортной системы;

- комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

Принцип единообразия коммерческо-правового режима предусматривает:

- совершенствование правил перевозок грузов в международном сообщении на всех видах транспорта с целью их взаимной увязки в соответствии с выбранными критериями эффективности логистической транспортной системы;

- упрощение таможенных процедур;

- разработка и внедрение новых унифицированных перевозочных документов международного образца для работы на внешнем транспортном рынке, а также для внутреннего транспорта, учитывающих общий критерий логистической транспортной системы.

Необходимым условием функционирования мультимодальной системы является наличие информационной системы, с помощью которой осуществляется исполнение заказа (договора перевозки), то есть планирование, управление и контроль всего процесса доставки груза благодаря опережающей, сопровождающей и заканчивающей процесс доставки информации [4,5].

Создание мультимодальных КЛЦ позволяет сохранить интеграцию товаропотоков и эффект масштаба транспортировки в глобальных цепях поставок. Потоки товаров, которые бы расплылись в морских портах в противном случае, направляются контейнерными поездами в координационно-логистические центры, где в наличии есть достаточные мощности для их переработки и хранения. Таким образом достигается так называемое

«сухопутное продление» коммуникаций глобальной морской контейнерной системы с сохранением ее главных особенностей – эффективной технологии и низкочастотных магистральных перевозок.

Использование координационно-логистических центров позволяет странам эффективно внедряться в международную систему цепей поставок. В некоторых странах с низким уровнем развития железных дорог создаются КЛЦ, которые обслуживаются, в основном, автотранспортными терминалами. Но и в этом случае прямой доступ к регулярному транспортному сервису даст компаниям, размещенным на территории «терминальной деревни», преимущество перед другими субъектами рынка.

В целом, создание координационно-логистических центров создает предпосылки для роста выпуска продукции в районах, где будет сосредоточена транспортная инфраструктура, будет способствовать диверсификации экономики региона и создаст основу для развития ее конкурентоспособной и инновационной промышленности, а также ускорит процесс адаптации к новым экономическим условиям [6,7].

ЛИТЕРАТУРА

1. Бекетова О. Ю., Пилипович Е. Д. Создание мультимодальных логистических центров: перспективы развития в центральной азии // Научное сообщество студентов XXI столетия. Экономические науки: сб. ст. по мат. XXXIII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 6(33). С. 16-18.

2. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Каблучко А.В. Коллизия норм российского и международного права при регулировании международных перевозок // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 5. С. 17-27.

3. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Чернобривец Е.О. Основные концепции развития технологий мультимодальных перевозок // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 6. С. 68-72.

4. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Адамян Г.В. Ответственность перевозчика по договору международной автомобильной перевозки // Научные

труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 1-10.

5. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Недашковская А.О. Приоритетные направления в развитии международных транспортных коридоров на территории России // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 6. С. 39-48.

6. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Парневая А.И. Развитие терминальной системы при международных перевозках // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 11-14.

7. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Поздняков И.А. Роль и место России в международных интермодальных перевозках // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 5. С. 28-35.

REFERENCES

1. Beketova O. Yu., Pilipovich E. D. Sozdanie multimodalnykh logisticheskikh tsentrov: perspektivy razvitiya v tsentralnoy azii // Nauchnoe soobshchestvo studentov XXI stoletiya. Ekonomicheskie nauki: sb. st. po mat. XXXIII mezhdunar. stud. nauch.-prakt. konf. № 6(33). S. 16-18.

2. Kuzmina M.A., Nadiryayn S.L., Kabluchko A.V. Kolliziya norm rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava pri regulirovanii mezhdunarodnykh perevozok // Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 5. S. 17-27.

3. Kuzmina M.A., Nadiryayn S.L., Chernobrivets E.O. Osnovnye kontseptsii razvitiya tekhnologiy multimodalnykh perevozok // Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 6. S. 68-72.

4. Kuzmina M.A., Nadiryayn S.L., Adamyan G.V. Otvetstvennost perevozchika po dogovoru mezhdunarodnoy avtomobilnoy perevozki // Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 4. S. 1-10.

5. Kuzmina M.A., Nadiryayn S.L., Nedashkovskaya A.O. Prioritetnye napravleniya v razvitii mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na territorii Rossii

// Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 6. S. 39-48.

6. Kuzmina M.A., Nadiryani S.L., Parnevaya A.I. Razvitie terminalnoy sistemy pri mezhdunarodnykh perevozkakh // Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 4. S. 11-14.

7. Kuzmina M.A., Nadiryani S.L., Pozdnyakov I.A. Rol i mesto Rossii v mezhdunarodnykh intermodalnykh perevozkakh // Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 5. S. 28-35.

THE ROLE OF THE COORDINATION AND LOGISTICS CENTERS IN THE FIELD OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION

M.A. KUZMINA, YU.P. MIRONOVA, S.L. NADIRYAN

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350002,
e-mail: m.mironova.2014@mail.ru*

In this article the concept of the coordination-logistics center and its essence reveals, need of creation of such centers for large transport hubs, and also the main functions of the coordination-logistics center is considered. The current processes of globalization in the world transport and logistic market, the amplifying economic interdependence of the countries of the world, the happened integration processes demand from the Russian logistic companies of wide use of modern technologies and innovative schemes in work for increase in competitiveness of the company and further development of logistic infrastructure. For this purpose extensive introduction of logistic technologies is necessary. Only by creation of the coordination-logistics center and transport hubs they can be executed from realization of complex transport and logistic technologies by means of economic and regulatory mechanisms. The role of the coordination-logistics center in development of economy of the countries and commodity turnover is investigated, positive effects of creation of the coordination and logistic centers are defined. One multimodal logistic center isn't enough for high-quality and effective work with the international freights therefore, it is necessary that the similar centers were created in other transport centers with which this has transport communications. Creation of the multimodal coordination-logistics centers provides development of the country and growth of the competitive innovative industry.

Key words: coordination-logistics center, logistics, logistics infrastructure, logistics services, transit transport system.