

СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ОПЫТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КАЗАХСТАНА)



**ТАТЬЯНА
КУАНЫШЕВА**
МГУПСа (МИИТ),
аспирант

Применение транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в перевозочном процессе Казахстана — достаточно новое явление, поэтому при реализации имеющихся и выработке новых инициатив в области формирования и развития транспортных стратегий немалую роль играет передовой опыт стран с рыночной экономикой. Так, мировой опыт применения логистических подходов показывает, что при использовании данного метода в организации работы транспортных предприятий страны можно добиться значительных показателей как в количественном отношении (повышении пропускной способности магистральных видов транспорта), так и в качественном (повышении уровня жизни населения в целом).

Как известно, страны Западной Европы представляют наибольший интерес для товаропроизводителей как один из емких рынков сбыта в мире. В этой связи на основе имеющегося опыта создания распределительных центров возникла идея создания региональных ТЛЦ. Такие центры объединяют взаимосвязанные услуги не только по складированию товаров, но и их доставке и переработке, благодаря чему появляется возможность предоставления качественно нового уровня обслуживания. Они представляют собой специальные узловые логистические предприятия, которые коренным образом меняют складское обслуживание и систему поставок в логистической системе грузодвижения. Это могут быть:

- выпускные и впускные склады розничной торговли и промышленности;
- центральные склады крупных перевозчиков с широким ассортиментом услуг (упаковка, сортировка, маркировка);
- склады-холодильники, таможенные и другие склады;
- парки подвижного состава и транспортные предприятия, принадлежащие нетранспортным фирмам, и общего пользования;
- грузовые станции и приспособления для перегрузки и т.д.

ТЛЦ в Европе выполняет функцию перекрестка коммуникационных потоков, а также:

- выполняет работы по сборке и распределению товаров для автомобильного транспорта для районов, находящихся вблизи от

ТЛЦ, с обязательным предоставлением автомобилей в установленное время;

- берет на себя работы по погрузке и выгрузке за счет клиента;
- создает возможности для промежуточного складирования грузов в транспортных узлах;
- оказывает клиентам помощь в транспортном планировании, заказывает и распределяет транспортные средства;
- содержит, распределяет и сдает в аренду вспомогательные средства и емкости;
- содержит центральные ремонтные мастерские, обслуживающие транспортные средства.

Дальнейшая стратегия работы подобных транспортных узлов сконцентрирована на следующих основных направлениях:

- сокращение количества отдельных (относительно независимых) звеньев и создание общей ответственности за выполнение функций ТЛЦ;
- расширение набора транспортных и стивидорных услуг, включающих подготовку и проведение расчетов за оказание услуг;
- внедрение современных информационных систем для внутреннего пользования и представления информации клиентам.

Ведущим направлением развития и совершенствования транспортного обслуживания в сфере производства, распределения и потребления продукции за рубежом является логистика. С логистическими системами управления товароматериальными, финансовыми и информационными потоками связано 25—30% валового национального продукта ведущих зарубежных стран, таких как США, Япония, Великобритания, Франция, Германия. Рост промышленного производства и уровня жизни в этих странах в 1970—1980-х годах в значительной мере был связан с внедрением в практику принципов логистики, обеспечивающих единство технических, технологических, организационных и экономических решений по реализации непрерывного товароматериального потока.

В наиболее общем виде под логистикой понимается организация эффективного функционирования системы, включающей производство, хранение, транспортировку и распределение про-



АННОТАЦИЯ

Развитие транспортного пространства Республики Казахстан во многом зависит от развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи особо актуальной является необходимость сбалансированного развития транспортной системы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортно-логистический центр, классификация по целям и задачам.

ANNOTATION

Development of transport space of the Republic of Kazakhstan in many respects depends on development of transport infrastructure of each region. In this regard need of the balanced development of transport system is especially actual.

KEYWORDS

Transport and logistics center, classification by the purposes and tasks.

дукции, т.е. управление товароматериальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками.

Положительный опыт создания логистических систем за рубежом представляет значительный интерес для потенциальных участников транспортного процесса и прежде всего для транспортно-экспедиционных предприятий и фирм, выполняющих функции по организации доставки товаров в требуемых количествах соответствующего назначения и качества в гарантированные сроки от производителя до потребителя.

На принципах логистики основана деятельность многофункциональных мультимодальных терминалов в странах Западной Европы, где они играют роль транспортно-распределительных логистических центров.

ТЛЦ можно классифицировать по различным критериям (объектам обслуживания, организационной структуре, набору предоставляемых услуг, их объему). В многоступенчатых логистических системах различают ТЛЦ, концентрирующие или рассеивающие грузопотоки, или комбинированные центры.

Систематизировав опыт стран Западной Европы в создании ТЛЦ, можно сделать ряд выводов по условиям их формирования и целям создания.

Основная цель создания ТЛЦ в этих странах — желание местных исполнительных органов улучшить условия работы транспорта, разгрузить большегрузные автомобили, направлявшиеся в населенные пункты, а кроме того, предпринимались усилия по



соединению различных видов транспорта с создаваемыми ТЛЦ, объединению совмещенных автомобильно-железнодорожных и автомобильно-водных терминалов, складских площадей с хранилищами и перевалочными базами, ранее совмещенными с мастерскими и зонами обслуживания.

Другая причина создания ТЛЦ — развитие транзитного потенциала государств. Так, некоторые страны в целях развития транзитных грузопотоков (Испания, Нидерланды, Бельгия) создали ТЛЦ на границах с сопредельными государствами. Проводимая в Нидерландах политика позволяет не только перевозить грузы, но и получать дополнительную прибыль от проходящего через страну потока посредством функционирования на пути транспортировки складов, оптимального управления запасами, организации экспедиции при распределении.

Наряду с ТЛЦ, расположенными на границах сопредельных государств, в ряде стран во многих местах имеются логистические грузовые терминалы небольших размеров. В Испании грузовые терминалы располагаются вблизи оптовых продовольственных рынков, во Франции — вдоль основных магистралей вдали от населенных пунктов. Наиболее развиты ТЛЦ в Германии, где они располагаются не только в крупных портовых городах, но и в городах среднего значения благодаря развитой транспортной инфраструктуре на пересечении транспортных магистральных путей (водные пути, автомагистрали, разветвленная сеть железных дорог, трубопроводы и воздушные авиалинии).

Необходимо отметить, что перевозки грузов в странах Западной Европы в основном осуществляются посредством исполь-

зования автомобильного транспорта, по сравнению с которым железнодорожный вид транспорта развит слабо. Этому, на наш взгляд, служат две причины:

- 1) наличие развитых автомагистралей;
- 2) короткопребные расстояния перевозок (в Италии, например, 70% поездок осуществляется на расстояния до 50 км).

Как было отмечено, улучшение обстановки работы транспорта и, как следствие, разгрузки магистралей населенных пунктов было инициировано представителями местных исполнительных органов, они и были учредителями создаваемых ТЛЦ и грузовых терминалов. Вместе с тем наряду с государственными компаниями, акционерами которых являются муниципалитеты и местные органы, есть и частные предприятия (Франция).

В Италии государственное регулирование транспортировки грузов осуществляется на основе плана, содержащего количество создаваемых ТЛЦ на основании установленного критерия и планируемых субсидий на развитие отрасли.

Основные назначения созданных ТЛЦ — сопровождение и доставка грузов потребителям (грузовладельцам), а также предоставление в аренду складов и оборудования. В Германии в портах, где расположены ТЛЦ, причалы строго специализированы по перерабатываемым грузам.

Площадь застройки зданиями и сооружениями в ТЛЦ сравнительно большая: свыше 100 га с дальнейшим расширением. В Бельгии под ТЛЦ отводятся достаточные земельные участки, зарезервированные для дальнейшего развития.

Однако тенденция последнего времени заключается в том, что для создания ТЛЦ уже не достаточно одной только транспортной инфраструктуры. Региональная экономика не может сегодня строиться и развиваться без логистических транспортно-распределительных систем, обеспечивающих формирование логистических звеньев, каналов и цепей региональной товаропроводящей сети. И это уже другая, более сложная, многомерная инфраструктура, построенная на базе IT-решений.

Примером такой региональной многомерной логистической системы в Европе в скором будущем станет город Сарагоса (Испания), который претендует на роль главного транспортного узла и центра дистрибуции юго-западной части Европы. Город Сарагоса находится на пересечении дорог, ведущих в Мадрид, Валенсию и Барселону. В настоящее время в Европе строится крупнейший европейский логистический парк площадью 12 млн м², по окончании строительства которого предполагается сформировать крупный транспортный узел с таможенным терминалом. Планируется восстановить железную дорогу, которая свяжет терминалы этих городов с логистическим парком в Сарагосе. Еще одну железную дорогу предполагается построить между портом и аэропортом.

Таким образом, на основании приведенных схем построения ТЛЦ в странах Западной Европы можно сделать следующие выводы:

- 1) среди всех видов транспорта для перевозки грузов преимущественно используется автомобильный, железнодорожный вид сообщения развит достаточно слабо;
- 2) создание ТЛЦ в основном служит для улучшения работы транспорта в крупных городах стран, а также развития транзитного потенциала с соседними странами, для чего ТЛЦ создаются на пограничных переходах. Последняя тенденция — формирование ТЛЦ в небольших населенных пунктах, которые равноудалены от нескольких крупных городов;
- 3) месторасположение ТЛЦ — на пересечении магистральных путей транспортировки грузов с целью обслуживания пунктов приемки грузов: портов, автостанций, аэропортов, железнодорожных станций;
- 4) контейнерные площадки ТЛЦ, причалы портов строго специализированы по принимаемым грузам;
- 5) в большинстве случаев инициаторами создания ТЛЦ выступают местные исполнительные органы, хотя частная инициатива также имеет место в организации ТЛЦ;
- 6) основная специализация ТЛЦ — в сопровождении и доставке грузов потребителям, хотя встречаются и ТЛЦ, дейст-

щие как накопители грузов, направленные на предоставление в аренду складов и оборудования;

7) ТЛЦ обладают достаточными территориями — от 100 га и выше.

На практике невозможно найти два одинаковых ТЛЦ, поскольку каждый из них отражает индивидуальные потребности региона и зависит от имеющихся условий транспортной инфраструктуры, поэтому организационная структура и количество участников, координация деятельности которых входит в задачи ТЛЦ, различаются. Но основная предпосылка создания ТЛЦ заключена в интеграции участников и создании единого транспортного процесса

Перечень железнодорожных узлов, где возможно формирование транспортно-логистических центров (ТЛЦ)

Узловые станции	Участники ТЛЦ	Месторасположение ТЛЦ	Примыкающие близлежащие узловые станции
Астана	Железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт	Северный Казахстан	Караганда
Павлодар	Железнодорожный, автомобильный транспорт	Северно-восточный Казахстан	Семипалатинск
Алматы 1	Железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт	Юго-восточный Казахстан	
Актобе	Железнодорожный, автомобильный транспорт	Западный Казахстан	
Порт Актау	Железнодорожный, автомобильный и морской транспорт	Западный Казахстан	Атырау

Основной точкой практического применения зарубежного опыта в соответствии с потребностями Казахстана является желание развивать транзитный потенциал республики как один из доходных источников прибыли и создать такую распределитель-

ную систему в крупных городах страны, которая позволила бы оптимизировать транспортный процесс посредством использования единого терминального комплекса для всех грузоотправителей и грузополучателей.

Поэтому хочется выделить два вида ТЛЦ, которые могли бы успешно функционировать на территории страны: ТЛЦ, созданные на границах с соседними государствами, способствующие развитию торгово-экономических связей, в том числе экспортно-импортных и транзитных сообщений, и ТЛЦ, созданные в крупных городских агломерациях, нацеленные на организацию транспортных потоков таким образом, чтобы разгрузить автомобильный транспорт и сократить количество складов в городской зоне.

Исходя из достаточно развитой железнодорожной сети создание ТЛЦ в стране должно начинаться с формирования ТЛЦ на базе узловых железнодорожных станций с постепенным включением остальных видов транспорта в перевозочный процесс.

Библиографический список:

1. Резер С.М., Родников А.Н. Логистика. Словарь терминов. — М.: ВНИТИ РАН, 2007 — 412 с.
2. Гражданский кодекс Республики Казахстан.
3. Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21.09.1994.
4. Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 09.07.2004.
5. Закон Республики Казахстан «О естественных монополиях» от 09.07.1998.
6. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект. — М.: Р-Консультант, 2003. — 400 с. с ил.
7. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник для студ. высш. учеб. заведений / В.И. Апатцев, С.В. Левин, В.М. Николашин и др.; Под ред. В.М. Николашина. — М.: Издательский центр «Академия», 2003. — 304 с.
8. Костоглодов Д.Д., Саввиди И.И., Стаханов В.Н. Маркетинг и логистика фирмы. — М.: Изд-во «ПРИОР», 2000. — 128 с.

Организаторы
БИЗНЕС-ФОРУМ **ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГРУЗЫ** **Металл Эксперт**

Международная конференция
Фрахт и порты
Балтийского бассейна

26-28 сентября 2012, Парк Инн Прибалтийская, Санкт-Петербург, Россия

Ключевые вопросы:

- Наливные грузы и рынок нефтеналивных танкеров
- Контейнерные грузы и перевозка (сети контейнерных линий; терминалы и порты)
- Навалочные сухие грузы
- Порты и развитие портовой инфраструктуры в регионе

Специальные темы:

- Производство сланцевой нефти в США и его влияние на рынок танкеров на Балтике
- Контейнеризация сухих навалочных грузов и сухогрузный экспорт из России
- Продукция лесной промышленности и рынок леса

www.b-forum.ru +38 056 794 33 94 **conf@b-forum.ru** +7 495 775 60 55, +7 (499) 346 20 40