

## **1.2. Классификация и сферы применения логистического центра**

Как уже было отмечено, разнообразные условия, связанные с транспортировкой в рамках продвижения материального потока приводят к необходимости детально рассмотрения сущности логистического центра и его места в системе интер-мультимодальных перевозок.

Проанализировав подходы к задачам, предъявляемым к логистическим центрам представляется возможным классифицировать их по следующим признакам:

– сфере деятельности:

- информационные;
- технологические;

– зоне действия:

- региональные;
- узловые;
- терминальные;

– воздействию на сквозной материальный поток:

- управляющие;
- распределительные;

– участвующим видам транспорта:

- железнодорожно-водные;
- железнодорожно-автомобильные, автомобильно-водные;
- железнодорожно-автомобильно-водные;

– принадлежности:

- универсальные (общего пользования);
- корпоративные;
- межведомственные.

На рисунке 1 представлена классификация логистических центров на основе вышеуказанных признаков.

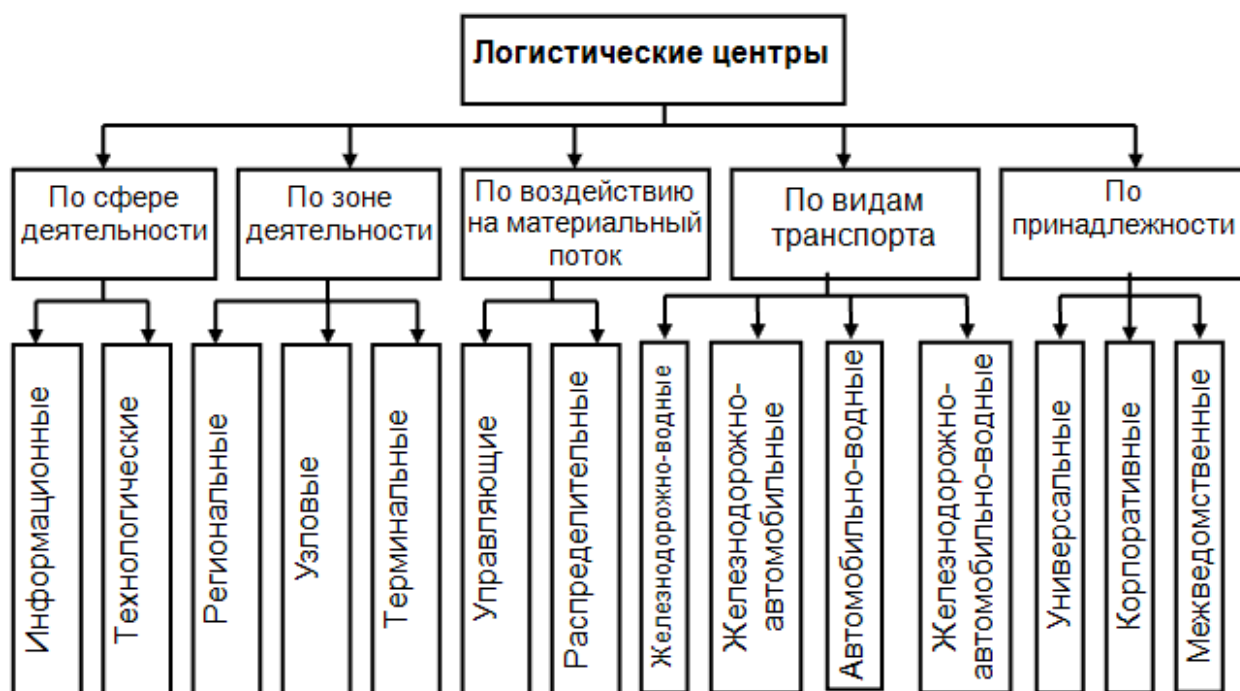


Рисунок 1 - Классификация логистических центров

Подробнее рассмотрим классификацию логистических центров и выделим отличительные особенности каждого из них.

По сфере деятельности логистические центры бывают технологические и информационные. При этом стоит упомянуть, не бывает только технологических или только информационных центров. Классификация конкретного логистического центра определяется требованиями, которые к нему предъявляются и задачами, которые он выполняет. Информационные логистические центры являются хранилищем данных, при помощи которых решаются технологические задачи. Технологические логистические центры содержат комплекс задач и массив данных формируется именно для решения этих задач.

По зоне действия различают региональные, узловые и терминальные логистические центры. Региональные логистические центры создаются с целью решения двух задач, первой из которых является формирование региональной транспортно-распределительной логистической системы. В данном случае созданный центр является элементом системы, а именно координационным

органом, который обеспечивает выполнение задач по созданию логистических цепей, исходя из существующей инфраструктуры различных видов транспорта в регионе и её пропускной способности. Второй задачей, решаемой региональными логистическими центрами является обеспечение оптимального функционирования части международного транспортного коридора, который проходит в границах Российской Федерации. В таком случае логистический центр выполняет роль оператора смешанной перевозки в регионах массовой перевалки грузов с одного вида транспорта на другой [2].

Узловые логистические центры создаются, как правило, на базе уже существующих транспортных узлов, при этом основная цель заключается в формировании единого управляющего влияния на различные виды транспорта. При этом главной задачей логистических центров становится обеспечение согласованного подвода транспортных средств различных видов транспорта, в таком случае логистический центр имеет в большей степени информационную ориентацию и ограниченное управляющее воздействие, потому как функционирует с транспортным потоком, который уже поступил в узел или находится на подходе к нему. Самостоятельность логистического центра возможна лишь в случае наличия точных графиков подвода транспортных средств под перегрузку, а также в случае существования внушительных резервов погрузочно-разгрузочных мощностей.

Терминальным логистическими центрами являются центрами грузопереработки, как правило, на основе складских комплексов. Логистические процессы в терминальных центрах обеспечиваются посредством единого управленческого пространства не только складскими операциями, но и транспортными потоками, происходящими в пределах терминала. Классифицируются исходя из видов грузов, которые перерабатываются в данном логистическом центре, выделяют: логистические контейнерные терминалы и логистические терминалы в виде крытых складов. Основные особенности каждого региональных, узловых и терминальных логистических складов представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Основные особенности каждого региональных, узловых и терминальных логистических складов

Признаки	Универсальные логистические центры		
	региональные	узловые	терминальные
Целевая функция	создание логистических цепей и их контроль	обеспечение взаимодействия различных видов транспорта	объединение процесса грузонакопления и грузопереработки
Сфера деятельности	информационно-технологические	Информационные и технологические	информационно-технологические
Воздействие на материальный поток	управляющие, распределительные	управляющие	Распределительные
Вид материального потока	в виде грузового, транспортного потока	в виде транспортного потока	в виде грузового потока
Количество участвующих видов транспорта	один и более	два и более	два и более
Наличие собственной инфраструктуры	на уровне взаимодействия с логистическими центрами терминального уровня	на уровне взаимодействия с логистическими центрами терминального уровня	присутствует в виде терминальных комплексов (собственность, аренда)

Также логистические центры классифицировать по воздействию на сквозной материальный поток, выделяя управляющие и распределительные центры.

Распределительные логистические центры, как правило, имеют собственную инфраструктуру, то есть по сути являются терминальными. Узловые и региональные логистические центры, по большей части занимаются решением вопросов по управлению движением материального потока и лишь в незначительной степени связаны с его распределением.

Еще одним вариантом классификации является разделение логистических центров по видам транспорта, участвующих в транспортировке товаров. Таким образом выделяют автомобильно-водные, железнодорожно-автомобильные, железнодорожно-водные и железнодорожно-автомобильно-водные. Такая дифференциация актуальна для всех логистических центров, поскольку круг задач и варианты их выполнения во многом зависят от вида транспорта, которым транспортируются грузы в пределах функционирования логистического центра.

Завершающим признаком классификации логистических центров является разделение их по принадлежности, то есть универсальные (общего пользования), корпоративные и межведомственные.

Корпоративные и универсальные логистические центры, дополняя друг друга, решают ряд вопросов, характерных для каждого из них. Задачи универсальных логистических центров являются весьма разнообразным, при этом основной направленностью корпоративных центров считается создание транспортной составляющей, которая бы обеспечивала оптимальное внутренне функционирование организации, за счет разумной организации движения транспортных единиц.

Универсальные логистические центры являются посредниками, оформленными в виде самостоятельных организацией, деятельность которых связана не с транспортным, а с материальным потоком. Сравнительная характеристика универсальных и корпоративных центров представлена в таблице 3.

Таблица 3 – Сравнительная характеристика универсальных и корпоративных центров

Признак	Логистические центры	
	корпоративные	универсальные
Объект управления	транспортные средства	материальный поток (в виде транспортного и грузового)

Окончание таблицы 3

Основная функция	создание транспортной составляющей, которая бы обеспечивала оптимальное внутреннее функционирование транспортной компании	зависит от конкретного логистического центра, но в любом случае направлена на создание логистических цепей, удовлетворяющих потребностям грузоотправителей
Зона деятельности	В пределах организации	зависит от задач логистического центра: – в рамках формируемой логистической цепи, – в рамках транспортного узла, – в рамках терминала
Взаимодействующие элементы	Бюро, отделы, департаменты, которые связаны с движением транспортных единиц	элементы логистической цепи: грузоотправители, грузополучатели, транспортные компании и другие посредники
Юридический статус	Структурное подразделение транспортной организации	Самостоятельная юридическая организация
Количество участвующих видов транспорта	один	один и несколько (в зависимости от вида логистической цепи)

Принимая во внимание возможность классификации логистических центров по разным признакам и характеристикам следует учитывать, что особенности управления этим центром будут определены исходя из задач и требований, предъявляемым к данному логистическому центру.

### 1.3. Управление логистическим центром

Немаловажным аспектом в менеджменте логистического центра является формирование цели существования данного логистического центра. В общем виде целью создания логистического центра может являться получение выручки посредством повышения уровня транспортировки грузов через

транспортный коридор, а также повышения степени организации перевозок в импортно-экспортных, внутренних и внешних сообщениях. Исходя из сформулированных целей реализуются задачи логистических центров, к которым можно отнести:

- гарантия выполнения логистических операций на пути следования товара
- уменьшение простоя порожних транспортных средств на подходах к терминалам, а также по пути следования
- оптимальная загрузка мощностей пунктов перевалки и портовых зон
- реализация маркетинговой деятельности
- развитие инфраструктуры региона, в котором находится логистический центр

Сформулированные задачи по своей сути являются элементами деятельности логистического центра и требуют более детального рассмотрения.

Гарантия выполнения логистических операций на пути следования товара выполняется благодаря нескольким факторам, а именно заключению договоров с грузоотправителями, исходя из которых логистический центр получает статус грузополучателя, также исходя из конкретной перевозки и предпочтений грузоотправителя выбирается рациональная система продвижения грузопотока, в дополнение к этому оказывается полный комплекс услуг, которые связаны с перевалкой товара с одного транспорта на другой.

Уменьшение простоя порожних транспортных средств достигается за счет сбора заявок на перевозку от отправителей груза, с которыми имеется договор на их обслуживание, а также согласование заявок на порожние транспортные средства [4].

Оптимальная загрузка мощностей пунктов перевалки и портовых зон достигается главным образом за счет информированности руководителей логистического центра о подходе груза и ситуации с парком транспортных средств в транспортном узле.

Реализация маркетинговой деятельности выражается, главным образом, в поиске клиентов и содействии грузоотправителям в поиске покупателей на данные грузы.

Развитие инфраструктуры заключается в разработке и продвижении идей по развитию транспортного аспекта региона.

Как уже было отмечено, логистический центр является центром, объединяющим в себе грузоотправителей, морские порты, судоходные компании, независимых перевозчиков и представителей железной дороги. Взаимодействие логистического центра с участниками транспортного процесса приведено на рисунке 2.

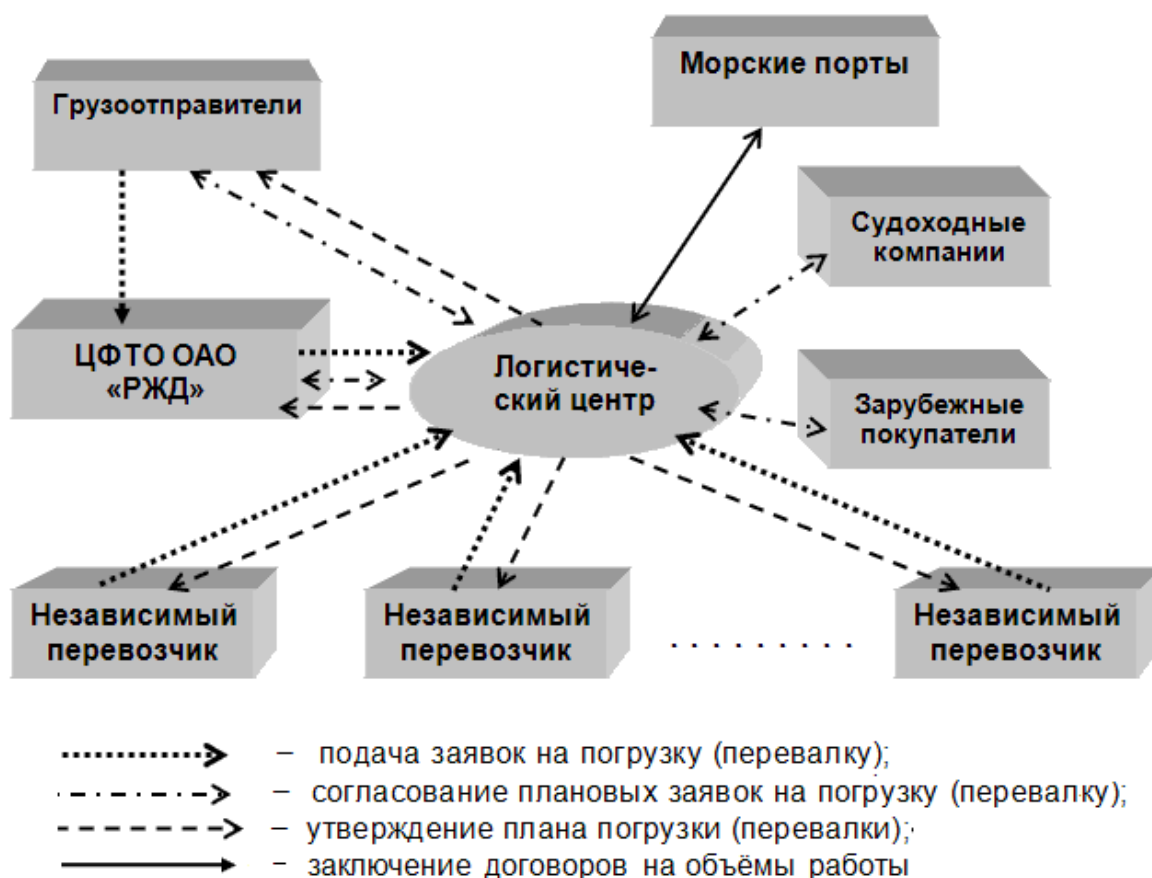


Рисунок 2 – Взаимодействие логистического центра с участниками транспортного процесса

В смешанных перевозках логистический центр является координатором процесса транспортировки. Схема воздействия логистического центра на субъектов перевозочного процесса представлена на рисунке 3.



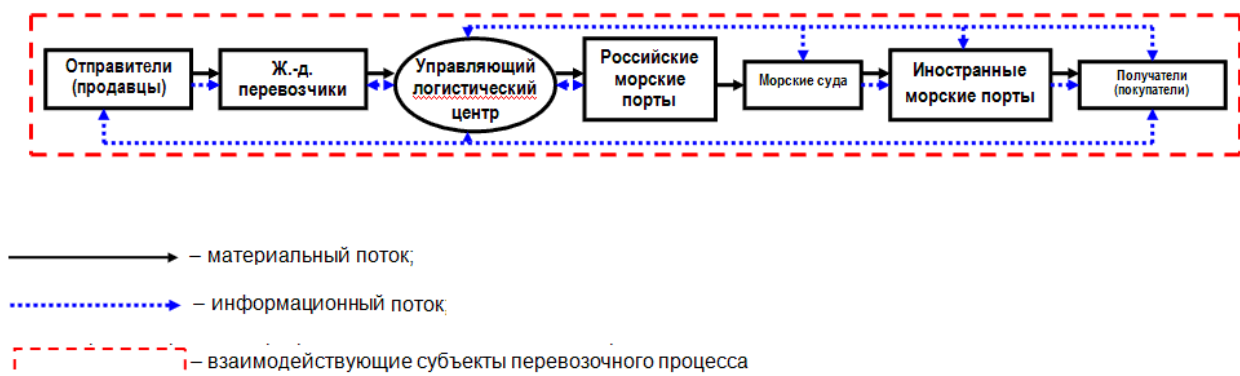


Рисунок 3 – Схема воздействия логистического центра на субъектов перевозочного процесса

Говоря о взаимодействии управляющего транспортно-логистического центра с подчиненными ему терминальными и узловыми логистическими центрами предусматривают несколько возможных вариантов иерархических отношений данных центров. Возможные разновидности взаимодействия управляющего центра с терминальными и узловыми представлена на рисунке 4.

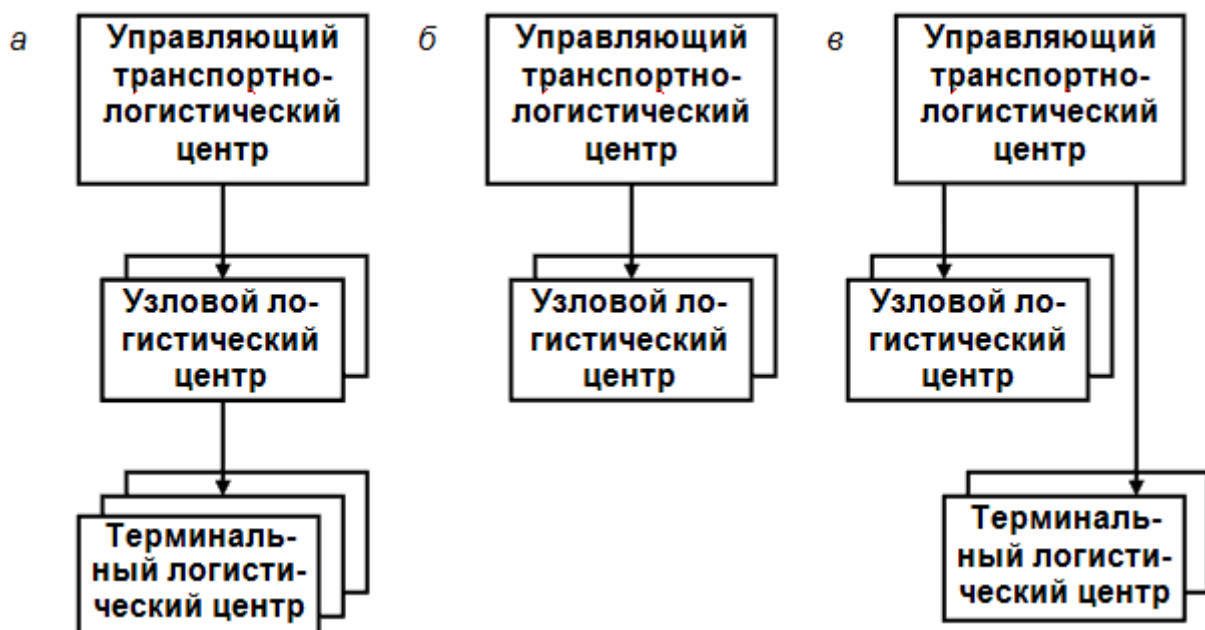


Рисунок 4 – Разновидности взаимодействия управляющего логистического центра с терминальными и узловыми логистическими центрами

Как видно на рисунке, предполагается три разных варианта взаимодействия логистических центров, при этом стоит заметить, что выбор схемы

взаимодействия должен был основан на размере региона, в котором функционирует логистический центр.

Так, первый вариант актуален для больших регионов при наличии крупных транспортных узлов, которые имеют на своей территории мощные терминалы. При такой схеме взаимодействия наиболее выгодным способом управления является передача части полномочий управляющего транспортно-логистического центра узловому логистическому центру [4]. А именно контроля оказания комплекса услуг, связанных с деятельностью терминально-логистического центра. Второй вариант является более приближенным к реальности и считается классическим, поскольку большая часть транспортных узлов на сегодняшний день не имеет современных терминально-логистических центров. Третий вариант взаимодействия логистических центров следует применять в регионах, которые имеют один или более портов, которые вместе с железнодорожными станциями составляют транспортный узел. Также применение данной схемы возможно при наличии контейнерных терминалов. Важно помнить, что данная схема не предопределяет прямую иерархическую подчинительную связь одного логистического центра другому. Взаимоотношение центров, как юридически самостоятельных предприятий определяется задачами и требованиями, предъявляемыми к ним, а также целесообразностью их функционирования.

Таким образом, в первой главе было приведено определение логистического центра, а также для более ясного понимания приведены некоторые факты из истории создания и развития логистических центров. Также была проведена классификация логистических центров по видам с выделением особенностей каждого из центров. Кроме того, сформулированы задачи, характерные для логистического центра, представлены и охарактеризованы схемы взаимодействия разных видов логистических центров.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Азоев, Г. Л. Логистические центры: становление, стратегия и практика [Текст] : учеб. для вузов / Г. Л. Азоев. – М.: Е&М, 2004. – 208 с.
2. Бабаев, С. М. Нужно возвращаться к истокам [Текст] / С. М. Бабаев // РЖД-Партнер. – 2012. - №3
3. Балакин, А. Ф. Формирование логистических центров [Текст] / А. Ф. Балакин // РЖД-Партнер. – 2013. – 21 августа.
4. Балч, Л. Г. Экономический анализ в управлении финансами фирмы [Текст] : учеб. пособие для вузов / Л. Г. Балч, А. С. Макаров. – М. : Академия, 2008. – 336 с.
5. Бородин, А. С. Технология взаимодействия [Текст] / А. С. Бородин // РЖД-Партнер. – 2012. – 17 июня.
6. Васильева, Г. А. Управление расходами: проблемы и решения [Текст] / Г. А. Васильева // Экономика железных дорог. – 2011. №1.
7. Витченко, М. Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта [Текст] : монография / М. Н. Витченко – М : Изд-во МГУ, 2011. – 243 с.
8. Вторушина, Н. А. Сделка Года [Текст] / Н.А. Вторушина // РЖД-Партнер. – 2012. № 5.
9. Давыдов, Г. Е. Конкуренция – неотъемлемое свойство развитого рынка [Текст] / Г. Е. Давыдов // Маркетинг. – 2009. №5.
10. Демин, С. В. Программа реформ: нужны реальные цели [Текст] / С. В. Демин // Бюллетень транспортной информации. – 2012. № 5.
11. Дюбанов, М. А. Реформирование естественных монополий: проблемы, состояние, перспективы развития [Текст] / М. А. Дюбанов // Бизнес в законе. – 2013. №2.
12. Завьялов, П. О. Конкуренция – неотъемлемое свойство развитого рынка [Текст] / П. О. Завьялов // Маркетинг. – 2011. №4.

13. Иванов, П. А. С учетом требований времени и транспортного рынка [Текст] / П. А. Иванов // Железнодорожный транспорт. – 2013. №5.
14. Истанов, В. А. Управление цепями поставок [Текст] : учеб. для вузов / В. А. Истанов. – М. : КноРус, 2010. – 388 с.
15. Калабеков, И. Г. Российские реформы в цифрах и фактах [Текст] : монография / И. Г. Калабеков – М.: РУСАКИ, 2010. – 242 с.
16. Кибалов, Е. Б. Реформа железнодорожного транспорта России: теория, практика, перспективы [Текст] / Е. Б. Кибалов //Регион: экономика и социология. – 2011. №2.
17. Крымин, С. В. Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта [Текст] / С. В. Крымин // Гудок. – 2012. №3.
18. Кудрявцев, В. А. Централизация управления вагонным парком как ключевое условие эффективности перевозок [Текст] / В. А. Кудрявцев // Транспорт Российской Федерации. – 2011. №4.
19. Лapidус, Б. М. Приватизация Российских железных дорог [Текст] / Б. М. Лapidус // РЖД-Партнер. – 2013. №2.
20. Мальцев, С. В. Цивилизованный лоббизм [Текст] / С. В. Мальцев // РЖД-Партнер. – 2012. №3
21. Мачерет, Д. А. Процессное управление при реализации услуг на рынке грузовых перевозок [Текст] / Д. А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2007. № 11.
22. Миронов, А. Ю. Перевозочному процессу – инновационные технологии [Текст] / А. Ю. Миронов // Железнодорожный транспорт. – 2009. № 5.
23. Новиков, П. О. Оценка эффективности работы железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] / П. О. Новиков // Научно-технический вестник Поволжья. – 2012. №4.