

О ПРОБЛЕМАХ ТЕРМИНОЛОГИИ СОВРЕМЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В РФ

С.В. Калентеев, Ю.Г. Кузменко

Статья посвящена проблемам терминологии в логистике. Отсутствие единых определений различных терминов, получивших широкое употребление, создает определенный барьер в развитии логистики в РФ. Необходимо наличие единого понятийного аппарата для бизнеса, научных кругов и органов власти различных уровней для создания и развития эффективной транспортно-логистической системы РФ.

Ключевые слова: логистика, логистический центр, терминология 3PL-провайдер, склад, транспортировка, логистический посредник, мультимодальность, органы власти.

Одной из проблем развития логистики в РФ является отсутствие единой общепринятой терминологии транспортно-складских объектов. Однако множество различных терминов свободно используется в бизнес-среде, в научных кругах, образовательных программах, различных документах органов власти.

В рамках нашего исследования мы в первую очередь остановимся на формулировке определенных транспортно-складских комплексов, где происходит погрузка-выгрузка товара, хранение, упаковка, маркировка, смена транспортных средств. Применительно к таким объектам наиболее часто используются следующие термины: «транспортно-логистический центр», «логистический комплекс», «распределительный центр», «логистический парк» и т. д. По каждому из вышеперечисленных терминов у специалистов в области логистики нет единого подхода к их определению. Между тем, количество терминов, которые применяются для описания того или иного транспортно-складского объекта увеличивается с каждым годом. В настоящее время заметны большие различия при сравнении определений терминов органами власти различных уровней, научных кругов, бизнес-сообщества (логистических операторов, владельцев складских объектов, клиентов).

Рассмотрим употребление терминов в официальных документах органов власти различных уровней. В частности, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 г., мы можем увидеть употребление следующих терминов:

- логистический центр,
- мультимодальный логистический центр,
- транспортно-логистический комплекс,
- логистический парк,
- транспортно-логистический центр,
- региональные и межрегиональные транспортно-логистические центры,
- транспортно-складские и товаротранспортные комплексы,

- терминально-складской комплекс,
- транспортно-складская система [1].

Как видно, используется большое количество различных терминов в одном из основополагающих документов развития экономики страны. Большое внимание авторами Транспортной стратегии уделено процессам складирования и грузообработки. Очевидно, что появление множества складских объектов на территории всех субъектов РФ возможно лишь при стратегическом взаимодействии всех заинтересованных групп, а именно органов власти различных уровней, логистов, научного сообщества, инвесторов и т. д. Разумеется, в условиях отсутствия единого понимания вышеперечисленных терминов даже среди каждой из вышеперечисленных групп невозможно создать качественную логистическую инфраструктуру, удовлетворяющую, с одной стороны, стратегическим интересам государства и интересам региональных и местных властей и, с другой стороны, интересам поставщиков и потребителей услуг данных объектов.

Нами также были рассмотрены стратегии (концепции) экономического развития субъектов Уральского федерального округа – Свердловской, Челябинской, Курганской и Тюменской областей, где в разной степени уделено внимание развитию логистики. Каждый из проектов развития предполагает строительство на территории субъекта РФ нескольких транспортно-складских объектов. Термины, использованные в документах, приведены в табл. 1.

Как видно из таблицы, большое количество терминов, используемых для транспортно-складских объектов, может говорить о том, что данные стратегии разрабатывались изолированно друг от друга. Отсутствие единых толкований транспортно-складских объектов приводит к увеличению используемых терминов.

Анализ отечественной литературы в области логистики показывает практически полное отсутствие употребления термина «логистический центр» до начала 2000-х годов. Но и сейчас отсут-

Таблица 1

Термины, применяемые к транспортно-складским объектам

Используемые термины	Источник
Интермодальный логистический центр, региональный логистический центр	Концепция развития транспортно-логистической системы свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года)
Интермодальный логистический центр, Логистический комплекс, Логистический центр	Стратегия социально-экономического развития Челябинской области до 2020 года
Территориальный логистический центр, транспортно-логистический узел, Логистический кластер, Транспортно-логистический центр, Логистический терминал	О стратегии социально-экономического развития Курганской области до 2020 года
Мультимодальные транспортно-логистические комплексы, международный логистический центр	Инвестиционные предложение по развитию транспортно-логистического комплекса Тюменской области

стует единое понимание определения логистического центра. Так, в [2] указывается, что «на сегодняшний момент затруднительно дать чёткое определение ЛЦ, поэтому одной из задач, стоящих перед специалистами в области логистики, является выработка однозначной трактовки указанного термина». Данный вопрос освещён и в [3], где упомянуты разные определения термина ЛЦ и сделан соответствующий вывод, что «существует достаточно много подходов как к понятию ЛЦ, так и к функциям, которые он должен осуществлять».

Отсутствует определение и в таких широко распространенных иностранных изданиях, как «Логистика: интегрированная цепь поставок» Дональда Бауэрсокса и Дэйвида Клосса (Издательство «Олимп-Бизнес», 2008), «Стратегическое управление логистикой» Джеймса Стока и Дугласа Ламберта (Издательство «Инфра М», 2005) и др.

С развитием услуг логистического сервиса и строительством объектов логистической инфраструктуры широкое распространение в бизнесе получил термин «транспортно-логистический центр» (ТЛЦ) или «логистический центр» (ЛЦ). Однако до сих пор не существует единого понимания этого термина. Даже при беглом анализе СМИ, в том числе корпоративных Интернет-сайтов, можно увидеть, что к логистическим центрам относят и распределительные центры оптовых компаний, склады общего пользования, складские площади сетевых ретейлеров и даже транспортные узлы и терминалы, то есть любые складские комплексы вне зависимости от организационно-правовой формы, владения, количества собственников, перечня оказываемых услуг и т. д. Зачастую употребление данного термина обусловлено либо конъюнктурными причинами девелоперов/логистических компаний для привлечения клиентов, либо по незнанию.

Действительно, при анализе результатов запроса «логистический центр» в поисковых системах «Google» и «Yandex» Интернета можно сделать вывод, что под рассматриваемым нами термином подразумевается практически любой склад-

ской комплекс класса «А» или «В», с площадью от 50 тыс. кв. м со стандартным перечнем оказываемых услуг – ответственное хранение, аренда склада, погрузочно-разгрузочные работы, сортировка и комплектация заказов, услуги таможенного брокера. Далеко не все складские объекты имеют такие характеристики, как выгодное географическое положение (расположение на пересечении крупных транспортных путей, в том числе на автодорогах федерального значения), наличие железнодорожной ветки, наличие таможенного поста, применение WMS-систем, предоставление услуг по перевозке грузов «от двери до двери».

Реже можно встретить применение термина «логистический центр» к складским объектам типа «built-to-suit», т. е. выстроенным под конкретного заказчика, как правило, сетевого ретейлера или крупной промышленной компании. Такие объекты, как правило, созданы для удовлетворения потребностей заказчика и если и предполагают сдачу внаём арендных площадей и предоставление некоторых логистических услуг, то только в качестве дополнительного дохода. Зачастую такие объекты были построены в своё время ввиду острой нехватки качественных складских площадей и услуг логистического сервиса. Сейчас часть площадей складских площадей зачастую сдаётся в свободную аренду другим компаниям. Особенно эта тенденция проявляется в Свердловской области.

Также употребление термина ЛЦ используется компаниями, не связанными с логистической деятельностью. Например, автором были выявлены компании, занимающиеся реализацией металла, оказывающие услуги по обработке и передаче информации в электронном виде и т. д.

Достаточно активно данный термин стал активно применяться и в различных научно-исследовательских работах, в том числе кандидатских диссертациях, причём далеко не всегда проводится определение этого термина.

Между тем в странах с развитой рыночной экономикой сформировалось достаточно конкретное определение термина ЛЦ с определенными

признаками, позволяющими отнести тот или иной объект логистической инфраструктуры к ЛЦ. Например, Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в 2004 г. было дано определение логистического центра как географического объединения независимых компаний и органов, которые занимаются грузовыми перевозками (например, экспедиторы, грузоотправители, операторы перевозок, таможня) и предоставляют сопутствующие услуги (например, хранение, техническое обслуживание и ремонт), в том числе, по крайней мере, терминала [4].

Определение термина ТЛЦ от ведущей датской консалтинговой компании NTU схоже с определением ОЭСР: ЛЦ является центром на определенной территории, в котором сосредоточены все виды деятельности, связанные с транспортом, логистикой и распределением продуктов – как для национального и международного транзита, осуществляется различными операторами на коммерческой основе. В качестве обязательных признаков NTU отмечает свободный доступ всех логистических посредников на ЛЦ, ЛЦ должен оказывать весь перечень услуг логистики, ЛЦ должен соответствовать европейским стандартам качества и производительности. В качестве дополнительных признаков отмечается обслуживание ЛЦ нескольких типов транспортных средств (интермодальность); управление ЛЦ одним независимым юридическим лицом, желательно на принципах государственно-частного партнерства.

Европейская экономическая комиссия организации объединенных наций (ЕЭК ООН) определяет ЛЦ как центр, расположенный на определенной территории, где оказываются все услуги, связанные с транспортом, логистикой и дистрибьюцией товаров <...> осуществляемые на коммерческой основе различными операторами. ЕЭК ООН выделяет три главных признака признака ЛЦ:

- рациональное территориальное планирование логистической инфраструктуры;
- высокий уровень стандартов транспортного обслуживания;
- интермодальность [5].

Таким образом, несмотря на многообразие подходов к рассматриваемому нами определению, существует несколько отличительных обязательных признаков, которыми должен обладать ЛЦ.

1. Расположение ЛЦ на определённой географической территории. Размеры выделенной площади для ЛЦ могут быть весьма крупными, например, средняя площадь ЛЦ в Германии составляет 140 га, притом, что площади самых крупных немецких ЛЦ достигают 360 га. В последнее время рассматриваемый нами термин стал применяться и к так называемым виртуальным или информационно-аналитическим ЛЦ. К ним можно отнести ЛЦ, не имеющие физической территории и не оказывающие традиционный перечень логистических услуг. В их ведении находится координация дея-

тельности логистических объектов (традиционных ЛЦ, различных складских комплексов); управление транспортными потоками; координация отдельных логистических посредников; сбор, хранение и обработка информации, в той или иной мере связанной с логистикой.

2. Объединение нескольких логистических операторов для предоставления услуг клиентам. Абсолютно все рассмотренные нами определения термина ЛЦ содержат этот обязательный признак. Существует множество форм объединения, координации и управления логистических посредников, в частности, можем выделить создание союза (ассоциации), некоммерческого партнерства, объединения предприятий в холдинг. Именно этот признак даёт нам право не согласиться с использованием термина ЛЦ по отношению к множеству логистических объектов, расположенных в РФ.

3. Синергетический эффект.

4. Оказание полного перечня логистических услуг. Считается, что современный ТЛЦ должен оказывать перечень логистических услуг, сходный с перечнем услуг 4PL-провайдера.

Рассмотрим перечень дополнительных признаков, которыми могут обладать не все ТЛЦ:

1. Участие государства в строительстве и управлении деятельностью ЛЦ. Здесь и далее под «государством» будет понимать любые органы власти всех уровней (федерального, регионально, местного). Разумеется, реализация таких крупных проектов как ЛЦ непременно происходит при участии государства. Как показывает практика, большинство крупных логистических центров в развитых странах построены и функционируют в формате государственно-частного партнерства.

На наш взгляд, существует множество причин участия государства в крупных логистических проектах. Часть этих причин характерна для всех стран, другая часть причин специфична лишь для некоторых государств:

- высокая стоимость логистических проектов и длительный срок окупаемости. Мы считаем, что в первую очередь это справедливо для стран с развивающейся и нестабильной экономикой. Бизнес не готов вкладывать в «длинные деньги». По мнению некоторых экспертов, срок окупаемости логистических проектов в России достигает 10 лет, а уровень инвестиций в строительство складских площадей классов «А» или «В» составляет 1000–1100 долларов США на 1 кв. м;

- большой социальный эффект от строительства ЛЦ. Как правило, ЛЦ является работодателем для нескольких тысяч сотрудников, значительными являются налоговые поступления от таких объектов, значительно увеличивается инвестиционная привлекательность субъектов с развитой логистической инфраструктурой;

- административные барьеры остаются традиционной проблемой для России. Без государственного сопровождения реализация логистических

проектов весьма затруднительна. Так, в международном рейтинге «Ведение бизнеса-2012», составленном совместно Всемирным банком и Международной финансовой корпорацией, Россия занимает 120-е место из 183 исследуемых стран по уровню благоприятных условий для ведения бизнеса. Рейтинг составлен экспертами на основе 11 критериев, по двум из которых Россия оказалась в конце списка: доступность получения разрешений на строительство (178-е место, 51 процедура, в среднем требуется 423 дня), доступ к электросетям (последнее 183-е место, 10 процедур, в среднем требуется 281 день, стоимость 183 тыс. долларов США);

– необходимость формирования единой транспортно-логистической системы взамен хаотичного формирования логистической инфраструктуры расположения ЛЦ, принятой сегодня, что не отвечает государственным интересам.

2. Мультиmodalность. Год от года возрастает необходимость увеличения мультиmodalных перевозок на территории РФ. Здесь стоит отметить вольное употребление терминов «интерmodalный» и «мультиmodalный». Если под мультиmodalной перевозкой подразумевается последовательное использование двух и более типов транспортных средств, то интерmodalная перевозка означает последовательную перевозку двумя или более типами транспортными средствами без перегрузки груза с одного из транспортных средств [2]. Между тем, мультиmodalность является одним из признаков ЛЦ. Как было отмечено выше, обслуживание нескольких видов транспорта является одним из обязательных признаков ЛЦ, таким образом, вынесение этого термина в название свидетельствует об акцентировании на том, что современный ЛЦ является объектом добавленной стоимости для клиента и его функциями является не только складирование продукции, но и распределение.

Итак, исходя из вышеперечисленного, мы можем сказать, что на территории РФ отсутствуют логистические центры в общемировом толковании этого термина. Как мы видим, применение данного термина к существующим складским объектам недопустимо. На наш взгляд, наиболее оптимальным термином применительно к крупным логистическим объектам, обладающим некоторыми из вышеперечисленных признаков, может стать «транспортно-логистический комплекс». Это нейтральный термин, который, по нашему мнению, может быть применен к транспортно-складским комплексам различной формы собственности, перечня оказываемых услуг, площади складов и т. д. Согласно [6] «комплекс» определяется как совокупность предметов или явлений, составляющих одно целое. Поэтому определение термина «транспортно-логистический комплекс» (ТЛК) включает в себя всю совокупность складских и офисных помещений, погрузо-разгрузочного обо-

рудования и т. п., сконцентрированных на определенной географической территории. При этом мы считаем целесообразным наличие у ТЛК определенного признака – сдачи в аренду складских площадей и оказание иных услуг.

Применительно к крупным складским объектам (с площадью от 20 тыс. кв. м) типа «builttosuit», принадлежащим крупным сетевым ретейлерам или оптовым компаниям, наиболее оптимальным, по нашему мнению, является термин «распределительный центр», если речь идет о складе, с которого осуществляются отгрузки товаров на другие склады [7]. Распределительный центр (РЦ) имеет несколько отличий от торгового склада компании, главными из которых является небольшое число клиентов или их отсутствие (так как основная цель создания РЦ – обслуживание филиалов компании, магазинов и т. д.); ассортимент продукции, представленный в РЦ, ограничивается теми позициями, которые реализуются компанией-владельцем складских площадей.

РЦ бывают двух типов: собственно распределительные центры и перевалочные базы, созданные для обработки операционных запасов. В РЦ обоих типов происходит выполнение следующих логистических операций: хранение запасов, организация поставок на другие склады компании, фасовка, штрихкодирование, таможенное оформление, сертификация грузов.

Таким образом, мы считаем, что главные отличия между ТЛК и РЦ заключаются в следующем:

– ТЛК ориентированы на оказание услуг множеству клиентов, в то время как деятельность РЦ связана, в первую очередь, с обслуживанием запасов определенного предприятия;

– цель создания РЦ заключается в консолидации товаров различных производителей и дальнейшее распределение сформированного запаса; цель создания ТЛК – оказание логистических и иных услуг клиентам.

Авторское определение рассмотренных выше терминов представлено в табл. 2.

Таким образом, исходя из рассмотренных нами терминов и их определений, а также признаков ЛЦ, можно сделать вывод, что к подавляющему большинству существующих складских объектов в РФ неприменимо употребление термина ЛЦ. Считаем целесообразным использовать термины ТЛК или РЦ применительно к большей части крупных складских объектов.

Одним из решений проблемы терминологии в области логистики, а именно употребления термина ЛЦ применительно к тому или иному складскому объекту, мы считаем, может стать создание единого добровольного стандарта, который должен быть разработан всеми заинтересованными сторонами: научным сообществом, бизнесом, органами власти. Данный стандарт, на наш взгляд, должен регламентировать все аспекты проектиро-

Авторское определение рассматриваемых терминов

Термин	Авторское определение
Транспортно-логистический центр	Объединение независимых или связанных между собой логистических посредников, иных коммерческих компаний на определенной географической территории для оказания клиентам полного перечня услуг логистического сервиса, включающее все функциональные комплексы логистики – снабжение, распределение, складирование, транспортировку и управление запасами, а также иные услуги на принципах синергии
Транспортно-логистический комплекс	Совокупность складских и офисных помещений со всей необходимой технологической базой, сконцентрированных на конкретной географической территории для оказания услуг аренды и других логистических и иных услуг
Распределительный центр	Совокупность складских помещений со всей необходимой технологической базой, предназначенная для консолидации и распределения запасов определённого предприятия на другие, в том числе, торговые склады данного предприятия

вания, строительства и функционирования ЛЦ и содержать в себе следующие данные:

- единая терминологическая основа в области логистики, а именно уточнение терминов «логистический центр», «участник логистического центра», «орган управления логистического центра» и т. д.;
- закрытый перечень обязательных и дополнительных признаков, которые позволяют отнести тот или иной логистический проект к ЛЦ;
- перечень выполняемых операций ЛЦ должен быть не ниже уровня услуг 3PL-провайдера. К ним можно отнести все базовые операции, связанные со снабжением, распределением, транспортировкой, складированием продукции и управлением запасами, а также перечень сопутствующих услуг.
- ключевые показатели эффективности деятельности ЛЦ;
- стандарты качества деятельности ЛЦ.

Литература

1. *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс].* – http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (дата обращения 16.11.2011).

2. *Логистика: учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева.* – М.: Эксмо, 2008. – 944 с. – (Полный курс MBA).

3. *Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л.Б. Миротин, В.А. Гудков, В.В. Зырянов и др.; под ред. Л.Б. Миротина.* – М.: Горячая линия-Телеком, 2010. – 704 с.: ил.

4. *Организация экономического сотрудничества и развития [Электронный ресурс].* – <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6254> (дата обращения 01.10.2011).

5. *Европейская экономическая комиссия организации объединенных наций.* – http://www.unesc.org/fileadmin/DAM/trans/main/ea1/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf (дата обращения 01.10.2011).

6. *Советский энциклопедический словарь.* – М.: Советская энциклопедия, 1981. – 1600 с.

7. *Разгуляев, В. Оптимизация запасов распределительного центра / В. Разгуляев // Клуб логистов [Электронный ресурс].* – URL: <http://logist.ru/publication/dnews.pl?action=news&id=297> (дата обращения 04.03.2012).

Поступила в редакцию 5 марта 2012 г.

Калентеев Сергей Витальевич. Аспирант, ассистент кафедры «Экономика торговли», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Область научных интересов – логистика. Контактный телефон: +7-950-732-06-23. E-mail: serg.74.ak@mail.ru.

Sergey Vitalievich Kalenteev, postgraduate student, assistant in Economics in Trade Department of South Ural State University, Chelyabinsk. Research interests: logistics. Contact phone: +7-950-732-06-23, e-mail: serg.74.ak@mail.ru.

Кузменко Юлия Геннадьевна. Кандидат экономических наук, заместитель декана торгово-экономического факультета, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Область научных интересов – логистика. Контактный телефон: +7-912-777-18-01. E-mail: polina.94@mail.ru

Julia Gennadievna Kuzmenko, Candidate of Science (Economics), Vice Dean of Trade and Economics Faculty of South Ural State University, Chelyabinsk. Research interests: logistics. Contact phone: +7-912-777-18-01, e-mail: polina.94@mail.ru