

УДК 656.13**А.Г. Ефименко, кандидат экономических наук, доцент
Могилевский государственный университет
продовольствия**

Развитие рынка логистических услуг

Аннотация. На современном этапе широкое распространение получили подходы к управлению на основе принципов логистики. Нынешняя концепция логистики представляет собой эффективный мотивированный подход к управлению материальным потоком с целью снижения издержек производства. Эта концепция принимается за основу экономической стратегии организации, когда логистика используется как орудие в конкурентной борьбе и рассматривается как управленческая логика для реализации планирования, размещения и контроля над материальными, финансовыми и трудовыми ресурсами. Однако логистическая концепция, концентрируясь на материально-техническом аспекте товародвижения, не касается проблемы согласования различных экономических интересов агентов рынка, что крайне важно в обеспечении эффективного функционирования отраслей народного хозяйства как единой системы.

Ключевые слова: логистика, управление, материальный поток, транспортные организации, аутсорсинг, концепция.

Введение

В настоящее время понятие "логистика" чаще всего трактуется как процесс управления движением и хранением сырья, компонентов и готовой продукции в хозяйственном обороте. Логистика (логистические технологии) – это деятельность (с соответствующим научным сопровождением) в конкурентной рыночной среде, направленная на эффективное управление, планирование и обеспечение материальных и соответствующих им информационных и денежных потоков. Наиболее полное определение термина дано в работе А.Н. Радник. "Логистика" (Logistics) – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [7]. Данное определение дает понятие о логистике как сфере деятельности и раскрывает ее содержательную сторону.

Ю.М. Неруш рассматривает логистику в двух аспектах: управленческом и технологическом. При организации управления снабжением продвижение материального потока и обеспечение сбыта являются предметом организационного управления. При совершенствовании технологий транспортных перевозок, складского хозяйства, информационного обеспечения, планирования и контроля оптимизируются затраты на эффективное функционирование каждой из этих служб, оптимизация затрагивается предметом технологического процесса [3].

В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная, И.А. Цвиринько предлагают выделить заготовительную, внутрипроизводственную и распределительную логистику [2]. При этом необходимо отметить, что составной частью каждого из вышеназванных видов логистики и связующим звеном в единой технологической цепочке является транспорт.

На современном этапе логистическая концепция начинает широко применяться к управлению транспортным процессом в Республике Беларусь в целях интеграции отдельных агентов процесса товародвижения в единую систему, способную быстро и эффективно доставить необходимый товар потребителю. Стратегия развития транспортной отрасли сформулирована в Концепции развития и модернизации транспорта и дорожного хозяйства Республики Беларусь до 2020 года и Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [6].

П.Г. Никитенко отмечает, что "Беларусь торгует более чем со 170 странами мира, но в стране обеспечивается лишь 7–8% ВВП логистическими услугами. Согласно принятой Государственной программе по развитию логистики, наша страна должна активно обновлять материальный и нематериальный секторы общественного воспроизводства, выводить их на новый уровень. Модернизируя сферу материального производства, мы должны одновременно ускоренными темпами развивать сферу логистических услуг, но на новом, инновационном качественном уровне. Так что логистика должна стать для Беларуси одним из приоритетных геоэкономических направлений. Тем более что новая отрасль с точки зрения получения добавленной стоимости не требует относительно больших издержек. Отдача и добавленная стоимость здесь гораздо выше, чем в сфере материального производства. Кроме того, развитие логистической системы улучшает мировой рыночный имидж страны, позиции крупного, малого и среднего бизнеса" [4, с. 13].

В зависимости от отраслевой принадлежности в Беларуси будут создаваться транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры. Транспортно-логистические центры предназначены для обработки транзитного грузопо-

тока, разработки, создания и реализации рациональных схем движения товаров по территории Беларуси и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса.

Оптово-логистические (торговые) центры будут заниматься поставкой оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства потребителям или организациям розничной торговли. Предусмотрено строительство многофункциональных логистических комплексов (включая торгово-деловой, административно-деловой, выставочные центры и др.).

Программой предусмотрено создать территориальные и региональные транспортно-логистические центры на 19 участках земли площадью свыше 30 га каждый, которые будут располагаться вблизи 13 городов (это областные и районные центры, где имеются крупные предприятия). По оценкам экспертов программы, суммарный грузооборот транспортно-логистических центров общего пользования к 2025 г. может составить 25–30 млн т в год, что в конечном итоге обеспечит 20% ВВП. Но это возможно при создании эффективной сети транспортного логистического сервиса международного уровня и интеграции в логистическую систему Европы.

Материалы и методы

Применение логистического подхода к управлению автотранспортной организацией состоит в том, что она рассматривается как внутрипроизводственная логистическая система на макро- и микроуровне. На макроуровне автотранспортные организации АПК выступают в качестве элементов макрологистических систем, они обеспечивают ритм работы этих систем и являются источниками материальных (автотранспортных) услуг. На микроуровне автотранспортные организации АПК как внутрипроизводственные логистические системы представляют собой ряд подсистем, находящихся в отношениях и связях друг с другом, образующих определенную целостность. Эти подсистемы обеспечивают вхождение материального потока в систему, прохождение внутри нее и выход из системы в виде автотранспортных услуг.

Результаты исследования

Логистические организации все чаще оказываются в центре внимания экономического сообщества. Примерно 30% логистических функций во всех отраслях экономики европейского рынка передается логистическим компаниям. Спрос на услуги логистических операторов формируют промышленность и торговля, которые расходуют на логистику в Европе ежегодно 120–140 млрд евро. В целом на рынке логистических

услуг можно выделить три сектора: перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта; складских услуг, а также услуг по интеграции и управлению цепями поставок. Логистические центры (парки) – это рыночные предприятия, осуществляющие координацию логистического (складского и транспортного) обслуживания и информационного обеспечения, а также их контроль. Логистические парки, объединяя компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в концепциях развития, дизайне и управлении логистикой. Логистические центры распределения в зависимости от выполняемых задач и функций можно разделить на следующие категории: международные логистические центры распределения (*International Logistics Center of Distribution – LCD*); региональные логистические центры распределения (*RLCD*); локальные логистические центры распределения (*LLCD*); логистические торгово-распределительные центры (*Trade Logistics Center of Distribution – TLCD*) и центры логистических услуг (*Center of Logistics Service – CLS*).

Продолжающийся процесс развития логистических центров (ЛЦ) в Европе показывает, что главными стратегическими факторами при создании их сети являются [5]:

- образование физической интеграции всех видов транспорта;
- достижение высоких экономических показателей за счет внутренней кооперации и сотрудничества с логистическими центрами, расположенными в других регионах;
- привлечение большого объема грузов путем создания основы для формирования эффективных международных транспортных линий;
- повышение эффективности использования магистралей транспортной инфраструктуры и обоснование крупномасштабных инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры;
- создание системы доставки "от двери до двери", а также новых возможностей для работы коммерческих компаний в городах региона без необходимости держать собственные складские мощности;
- создание транспортной системы, не наносящей ущерба окружающей среде;
- формирование развивающейся среды для транспортного сектора;
- перевод части основного капитала в транспортные предприятия.

Цель логистического процесса формулируется основным правилом логистики – правилом "7R": нужный товар (*right product*) необходимого качества (*right quality*) в необходимом количестве (*right quantity*) должен быть доставлен в нужное время (*right time*) и в нужное место (*right place*) нужному потребителю (*right customer*) с требуемым уровнем затрат (*right cost*).

В настоящее время эффективность цепочки поставок товаров является основным условием обеспечения конкурентоспособности организаций (фирм). Производители-конкуренты не могут снижать производственные издержки без риска снижения качества. Оптимальный способ экономии издержек – сокращение времени реализации продукта по всей цепочке поставок.

Одним из способов сокращения затрат на транспортное обслуживание экономики с одновременным повышением ее качества является создание отраслевых транспортно-логистических центров (ОТЛЦ), как сервисных структур, выполняющих функции интеграторов отраслевых грузопотоков и их электронного сопровождения. С одной стороны, такие центры могут помочь в налаживании кооперации между всеми участниками транспортного процесса, в развитии инфраструктуры и технологий для перевозки и обработки различных видов грузов. С другой стороны, с их помощью можно удешевить собственно услугу для производителя и соответственно повысить конкурентоспособность отечественного товаропроизводителя. ОТЛЦ способен организовать работу собственного транспорта, замкнув график его работы на выполнение комплексных задач отрасли, субпоставщиков и партнеров, охваченных информационным пространством отраслевого центра. Это опять снизит общие транспортно-логистические издержки производителя, а также повысит качество транспортного обслуживания экономики.

Крупные производственно-торговые компании (фирмы) часто не содержат грузового транспортного парка (мировая практика). При этом наблюдается следующая тенденция: чем выше уровень развития компании, тем быстрее она начинает отдавать производственные функции сторонним организациям.

В стандарте менеджмента качества ISO 9001:2000 отмечено, что в случае, если компания решает передать сторонним организациям выполнение какого-либо процесса, влияющего на соответствие продукции требованиям, она должна обеспечить со своей стороны управление таким процессом. Оптимальное соотношение использования собственного грузового автотранспорта и услуг внешних транспортных операторов (аутсорсинг) составляет примерно 50:50. Применение транспортного аутсорсинга включает передачу внешней компании при перевозках грузов, таможенное оформление, складирование, доставку door-to-door. Зарубежный опыт показывает, что 80–85% перевозок грузовым автомобильным транспортом выполняется аутсорсерами.

Аутсорсинг (outsourcing) – использование внешних ресурсов (материальных, трудовых, интеллектуальных) в организации бизнес-процесса компании. Аутсорсинг способствует сосредоточению собствен-

ных ресурсов на основных целях бизнеса, получению доступа к ресурсам, которых нет у компании, к новейшим технологиям, передаче ответственности за выполнение конкретной функции, большей свободе направления инвестиций в инфраструктуру компании [1].

Можно выделить следующие преимущества аутсорсинга:

- концентрация на профильной деятельности (ключевой компетенции). Организация сосредотачивает ресурсы и внимание на основном конкурентоспособном бизнесе. Менеджмент компании может сконцентрироваться на стратегически важных задачах (грамотном стратегическом планировании, выработке конкурентной стратегии и т.д.) и предоставить решение ежедневных задач внешней организации, специализирующейся на выполнении этих функций;
- использование наилучших методов и опыта. Чтобы выиграть в конкурентной борьбе, организации, которые осуществляют аутсорсинг, постоянно совершенствуют свои услуги и ищут возможности применить лучшие технологии и решения. Это, в свою очередь, помогает организации-клиенту быстрее достигать эффективного и более экономного бизнес-процесса;
- повышение конкурентоспособности. Данная организация может более эффективно и быстро реагировать на изменяющиеся запросы потребителей. Аутсорсинг позволяет компаниям быть более гибкими и отвечать на запросы потребителей на высоком уровне;
- сокращение затрат и применение передовых технологий. Аутсорсинг позволяет компаниям применять передовые технологии. Сервисные учреждения могут получать экономию на масштабе. Это помогает компаниям снизить общие затраты в системе, а также повысить производительность и эффективность.

Основными предпосылками передачи автотранспортных процессов АПК на аутсорсинг являются экономические, определяемые спецификой агробизнеса, что особенно характерно для небольших организаций (фирм), осуществляющих разовые масштабные перевозки. Важным фактором служит также учет технологических особенностей грузоперевозок при выполнении сложных, комбинированных (мультимодальных) перевозок с использованием различных видов транспорта и координацией всех звеньев транспортировки. Самостоятельно заниматься грузоперевозками или заключить договор со специализированной компанией зависит от затрат на услуги, а также от времени и сроков транспортировки.

Как правило, автотранспортные услуги, оказываемые неспециализированными организациями, увеличивают себестоимость производимой продукции на большую величину в сравнении с услугами специа-

лизированных организаций. В конечном итоге использование аутсорсинга избавляет от проблем, связанных с реализацией автотранспортных бизнес-процессов, что позволяет организациям АПК сосредоточить усилия на профильной деятельности.

На основе зарубежных источников можно утверждать, что аутсорсингом логистических услуг (*Third Party Logistics Services – 3PL / Logistics Outsourcing*) определяется передача части или всех логистических функций, в основном непроизводственного характера, сторонним логистическим организациям – провайдерам логистических услуг (*3PL провайдерам*).

Логистические провайдеры (*ЛП*), они же *провайдеры логистических услуг (ЛПУ)*, они же *3PL провайдеры (Logistic Service Providers – LSPs, 3PLs, TPLs)* – коммерческие организации, предоставляющие услуги в сфере логистики, выполняющие отдельные операции или комплексные логистические функции (складирование, транспортировка, управление заказами, физическое распределение и пр.), а также осуществляющие интегрированное управление логистическими цепочками предприятия-клиента.

У компании есть возможность отдать под контроль внешнего партнера сразу все логистические операции, а также консультации, выполнение необходимых экспертиз, внедрение информационных систем. У таких компаний накоплен опыт в логистическом управлении, в них работает квалифицированный персонал и имеется развитая инфраструктура (терминал или терминальная сеть, парк разнообразных автомобилей, а также сеть международных транспортных агентов).

В основном *3PL провайдеры* являются дочерними компаниями, которые выделились из бизнеса основной родительской организации (компании-экспедитора, компании, оказывающей услуги складирования и т.п.), чтобы удовлетворять возросшие потребности покупателей и предоставлять им более широкий спектр услуг.

На развитие рынка логистического аутсорсинга влияют следующие факторы:

- глобализация снабженческих и сбытовых сетей, а также торговли. Сотрудничество с местными поставщиками уступило место межрегиональному и международному сотрудничеству, дистрибутивные сети распространяются во многие страны мира.

Эти изменения усложнили логистические цепочки, и логистические провайдеры являются одним из решений эффективного управления международной логистикой, особенно для компаний, которые не имеют в этом опыта;

- управление цепочками поставок (логистическими цепочками). Концепция *SCM* повлияла на скорость оборота запасов, время жизнен-

ного цикла товара и время оборота капитала. Компаниям приходится увеличивать численность персонала, количество транспорта и др. *3PL* провайдеры могут предоставить необходимые логистические ресурсы без дополнительных затрат на зарплату, содержание автотранспортного хозяйства, складских помещений. Внешний *3PL* партнер может преодолеть внутреннюю инерцию организации, которая препятствует компании производить улучшение логистического процесса своими силами. *3PL* провайдер может лучше отслеживать рыночные изменения и поддерживать необходимые требования интеграционного процесса;

- давление потребителей. Успех управления логистическими цепочками – соблюдение растущих требований покупателей к выполнению заказов и поставке, повышение оборота запасов, управление сложными международными и внутренними цепями поставок, поддержание баланса между затратами и качеством сервиса – является обязательным условием выживания фирмы в конкурентной среде и достижения ею уровня прибыльности. *3PL* провайдера можно назвать средством, которое позволяет снизить логистические затраты, обеспечить необходимый уровень информационных технологий без инвестиций в их разработку собственными силами и улучшить весь логистический процесс быстрее, чем это могло быть сделано внутренними силами компании;

- применение аутсорсинга как бизнес-модели организации. Аутсорсинг является приемлемым средством для разработки, реализации и управления бизнес-моделью организации.

Процессы глобализации, интеграции и кооперации, а также возрастающие запросы потребителей побуждают конкурентоспособные организации (фирмы) использовать логистический подход к построению своего бизнеса, а также применять в своей деятельности логистический аутсорсинг.

Заключение

Проведенные исследования позволили установить, что в странах Западной Европы большое внимание уделяется разработке концепции создания логистических центров. Решение по их созданию принимается согласно специфике отдельных стран и регионов, при этом речь идет как о координации одного или нескольких видов транспорта, так и о разработке новых логистических систем международного масштаба, основанных на информационных технологиях. Переход к таким системам предполагает внедрение технологий электронного бизнеса в грузовых перевозках.

На современном этапе актуальным является создание интеграционных логистических органов управления (мультимодальных логистичес-

ких центров, логистических ассоциаций, региональных транспортно-логистических систем, многопрофильных центров и др.). Использование логистических подходов на уровне органов управления способствует развитию межотраслевых связей промышленности, транспорта, торговли и сельского хозяйства.

Концепция логистики – система взглядов на повышение эффективности функционирования всех отраслей народного хозяйства, в том числе АПК, на основе оптимизации материальных и соответствующих им информационных и денежных потоков.

Список использованных источников

1. Белов, А. Транспортно-экспедиторские услуги и логистический аутсорсинг / А.Белов, М. Криштополова // Управление компаний. – 2007. – № 6. – С. 21–25.

2. Лукинский, В.С. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная; под ред. В.С. Лукинского. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 280 с.

3. Неруш, Ю.М. Логистика / Ю.М. Неруш. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 495 с.

4. Никитенко, П.Г. Формирование логистической системы – важнейшее направление реструктуризации экономики Республики Беларусь / П.Г. Никитенко // Актуальные проблемы инновационного развития агропромышленного комплекса Беларуси: материалы Междунар. науч.-практ. конф., Горки, 11–12 сент. 2008 г. / Белорус. гос. с.-х. акад.; под общ. ред. А.М. Кагана. – Минск: Ин-т системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2009. – С. 10–23.

5. Остапчук, Н.Н. Развитие логистических центров в транспортном пространстве Европейского Союза / Н.Н. Остапчук // Управление общественными и экономическими системами. – 2007. – № 1. – С. 23–28.

6. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009. – № 1. – С. 5/28978.

7. Радник, А.Н. Логистика: терминологический словарь / А.Н. Радник. – М.: Экономика, 1995. – 252 с.

Дата поступления статьи – 25 марта 2010 г.