

3. Ламбен, Ж. Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж. Ж. Ламбен, Р. Чумпитас, И. Шулинг ; под ред. В. Б. Колчанова. — 2-е изд. — СПб. : Питер, 2008. — 800 с.

Lamben, Zh. Zh. Menedzhment, orientirovannyu na rynek / Zh. Zh. Lamben, R. Chumpitas, I. Shuling ; pod red. V. B. Kolchanova. — 2-e izd. — SPb. : Piter, 2008. — 800 s.

4. Наумов, В. Н. Тензорная модель привлекательности рынка сбыта при планировании цепочки поставок / В. Н. Наумов // Проблемы соврем. экономики. — 2012. — № 3 (43). — С. 172–175.

Naumov, V. N. Tenzornaya model' privlekatel'nosti rynka sbyta pri planirovanii tsepochki postavok / V. N. Naumov // Problemy sovrem. ekonomiki. — 2012. — № 3 (43). — S. 172–175.

Статья поступила в редакцию 11.12.2017 г.

УДК 338.28:664

A. Efimenko
MGUP (Mogilev)

EFFECTIVE FUNCTIONING OF THE MARKET OF LOGISTICS SERVICES

The article proposes the concept of logistics as an increase in the efficiency of the functioning of organizations on the basis of optimization of material, service flows, which is implemented on the basis of an integrated approach. Prospective directions and conditions of formation of the market of logistical services in the Republic of Belarus are offered.

Keywords: *logistics services; factors; outsourcing; development.*

<http://edoc.bseu.by>

A. Г. Ефименко
доктор экономических наук, доцент
МГУП (Могилев)

ЭФФЕКТИВНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

В статье предложена концепция логистики как повышение эффективности функционирования организаций на основе оптимизации материальных, сервисных потоков, которая реализуется на основе комплексного подхода. Предложены перспективные направления и условия формирования рынка логистических услуг в Республике Беларусь.

Ключевые слова: *логистические услуги; факторы; аутсорсинг; развитие.*

Современная концепция логистики рассматривается как эффективный мотивированный подход к управлению материалопотоком 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.

В концепции менеджмента под логистикой необходимо понимать совокупность способов и методов управления товарными потоками по логической цепочке. Выделяют несколько функциональных областей логистики: закупочную, связанную с обеспечением производства материалами, производственную и сбытовую. При этом необходимо отметить, что составной частью каждого из названных выше видов логистики и связующим звеном в единой технологической цепочке является транспорт. Логистика имеет

множество направлений, и выделение одного из них существенно меняет смысл и содержание самого определения. С другой стороны, объект логистики можно исследовать с разных точек зрения, с позиции маркетолога, финансиста, менеджера и др.

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, внутривозвратской 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 [1]. Данное определение дает понятие о логистике как о сфере деятельности и раскрывает ее содержательную сторону. 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 [2].

Необходимо отметить, что логистическая концепция начинает широко применяться к управлению производством в целях интеграции отдельных агентов процесса товародвижения в единую систему, способную быстро и эффективно доставить необходимый товар потребителю. Однако логистическая концепция, концентрируясь на материально-техническом аспекте товародвижения, не рассматривает проблемы согласования различных экономических интересов агентов рынка, что крайне важно в обеспечении эффективного функционирования организаций как единой системы.

В странах Западной Европы большое внимание уделяется разработке концепции создания логистических центров. Решения по созданию таких центров осуществляются согласно специфике отдельных стран и регионов. При этом речь идет не столько о координации одного или нескольких видов транспорта, сколько о разработке новых логистических систем международного масштаба, основанных на информационных технологиях. Переход к таким системам предполагает внедрение технологий электронного бизнеса в грузовых перевозках. Логистические организации на данном этапе оказываются в центре внимания экономического сообщества. Примерно 30 % логистических функций на зарубежных рынках 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 рынок логистических услуг разбит на три сектора: перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта, складских услуг, услуг по интеграции и управлению цепями поставок.

Логистические центры (парки) — это рыночные фирмы, которые осуществляют 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 разделены на ряд категорий: международные логистические центры распределения, региональные логистические центры распределения, логистические торгово-распределительные центры, локальные логистические центры распределения и центры логистических услуг. Стратегическими факторами при развитии логистических центров в Европе являются: создание физической интеграции всех видов транспорта; увеличение объемов грузооборотов путем формирования эффективных международных транспортных линий; достижение эффективности за счет внутренней кооперации и сотрудничества с ЛЦ, расположенными в других регионах; улучшение использования магистралей транспортной инфраструктуры и обоснование инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры; создание системы доставки «от двери до двери», создание новых возможностей для работы коммерческих компаний в регионе без необходимости держать собственные

складские мощности; создание транспортной системы, не наносящей ущерб окружающей среде; формирование развивающейся среды для транспортного сектора; перевод части основного капитала в транспортные организации.

Основное правило логистики тесно взаимосвязано с целью логистического процесса. Это правило «7R»: нужный товар необходимого качества в необходимом количестве должен быть доставлен в нужное время и в нужное место нужному потребителю с требуемым уровнем издержек.

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. В этой связи оптимальным способом экономии издержек является сокращение времени сбыта продукции по 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. Данные центры могут помочь в налаживании кооперации между всеми участниками транспортного процесса, в развитии инфраструктуры и технологий для перевозки и обработки различных видов грузов. С их помощью можно удешевить собственно услугу для производителя и соответственно повысить конкурентоспособность отечественного товаропроизводителя. ОТЛЦ способен организовать работу собственного грузового транспорта, сосредоточив график его работы на выполнении комплексных задач отрасли, субпоставщиков и партнеров, охваченных информационным пространством отраслевого центра. Это позволяет повысить качество транспортного обслуживания экономики и снизить транспортно-логистические издержки производителя.

На современном этапе логистическая концепция начинает широко применяться в управлении транспортным процессом в Республике Беларусь в целях интеграции отдельных агентов процесса товародвижения в единую систему, способную быстро и эффективно доставить необходимый товар потребителю. В Беларуси создаются транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры. Транспортно-логистические центры предназначены для обработки транзитного грузопотока, разработки, организации 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.). По оценкам экспертов, суммарный грузооборот транспортно-логистических центров общего пользования к 2025 г. составит 25–30 млн т в год, что в конечном счете обеспечит 20 % ВВП [3].

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 организация 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 перевоз-

ках 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 (фирмы). Аутсорсинг способствует сосредоточению собственных ресурсов на основных целях бизнеса, получению доступа к определенным ресурсам, доступу к новейшим технологиям, передаче ответственности за выполнение конкретной функции, направлении инвестиций в инфраструктуру компании [4]. Выделим следующие преимущества аутсорсинга: концентрация на профильной деятельности (ключевой компетенции); использование наилучших методов и опыта; повышение конкурентоспособности; сокращение затрат и применение передовых технологий [5]. Основными предпосылками передачи автотранспортных процессов на аутсорсинг являются экономические, определяемые спецификой бизнеса, что особенно характерно для небольших организаций (фирм), осуществляющих разовые масштабные перевозки. Важным фактором является также учет технологических особенностей грузоперевозок при выполнении сложных комбинированных (мультиmodalных) 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.

Автотранспортные услуги, оказываемые неспециализированными организациями (фирмами), увеличивают себестоимость производимой продукции на большую величину в сравнении с услугами специализированных организаций. В целом, использование аутсорсинга избавляет от проблем, связанных с реализацией автотранспортных бизнес-процессов, что позволяет организациям сосредоточить усилия на профильной деятельности.

Аутсорсингом логистических услуг определяется передача части или всех логистических функций сторонним логистическим организациям (фирмам) — провайдерам логистических услуг (ЗРЛ-провайдерам). Логистические провайдеры (ЛП), они же провайдеры логистических услуг (ПЛУ), они же ЗРЛ-провайдеры — коммерческие организации (фирмы), осуществляющие оказание услуг в сфере логистики, выполняющие отдельные операции или комплексные логистические функции (складирование, транспортировка, управление заказами, распределение и пр.), а также осуществляющие интегрированное управление логистическими цепочками организации (фирмы)-заказчика.

У организаций (фирм) появляется возможность отдать под контроль внешнего партнера консультации, логистические операции, проведение необходимых экспертиз и внедрение информационных технологий. У данных организаций (фирм) имеется практический опыт в логистическом управлении, работает высококвалифицированный персонал и функционирует развитая инфраструктура (сеть международных транспортных агентов, терминал или терминальная сеть, современный парк разнообразных грузовых автомобилей).

ЗРЛ-провайдеры являются дочерними компаниями, которые выделились из бизнеса основной организации (компании-экспедитор, компании, оказывающей услуги складирования, и т.п.) с целью удовлетворения потребностей покупателей и предоставления широкого спектра услуг.

На развитие рынка логистического аутсорсинга влияют следующие факторы: глобализация снабженческих и сбытовых сетей и глобализация торговли; управление цепочками поставок (логистическими цепочками); давление потребителей, а также применение аутсорсинга как средства для планирования, реализации и управления бизнес-моделью организации (фирмы).

На современном этапе концепция логистики — повышение эффективности функционирования организаций на основе оптимизации материальных, сервисных потоков, которая реализуется на основе комплексного подхода. Учитывая процессы глобализации, интеграции и кооперации, а также возрастающие запросы потребителей назрела необходимость конкурентоспособным организациям (фирмам) применять логистический подход к построению бизнеса с элементами логистического аутсорсинга. Анализ ситуации на рынке услуг, учет факторов, которые характеризуют особенности деятельности грузового автотранспорта с использованием новых методов, показал, что на современном этапе актуальным является создание интеграционных логистических органов управления (мультимодальных логистических центров, логистических ассоциаций, региональных транспортно-логистических систем, многопрофильных центров и др.). С помощью использования логистических методов органы управления могут изыскать дополнительные источники для улучшения бюджетных возможностей путем регулирования цен на логистические услуги, сокращения затрат организаций на оплату этих услуг, что в конечном счете способствует эффективному развитию межотраслевых связей промышленности, транспорта, торговли и других видов деятельности.

Источники

1. Радник, А. Н. Логистика : терминолог. слов. / А. Н. Радник. — М. : Экономика, 2010. — 252 с.
Radnik, A. N. Logistics : terminological dict. / A. N. Radnik. — M. : Economics, 2010. — 252 p.
2. Чеботаев, А. А. Логистика. Логистические технологии / А. А. Чеботаев. — М. : Дашков и К°, 2002. — 172 с.
Chebotayev, A. A. Logistics. Logistical technologies / A. A. Chebotayev. — M. : Dashkov and Co, 2002. — 172 p.
3. 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. — 5/28978.
4. Белов, А. Транспортно-экспедиторские услуги и логистический аутсорсинг / А. Белов, М. Криштополова // Упр. компанией. — 2014. — № 6. — С. 21–25.
Belov, A. Transport-forwarding services and logistics outsourcing / A. Belov, M. Krishtopola // Management of the co. — 2014. — № 6. — P. 21–25.
5. Черноусов, Е. В. Анализ рынка логистических провайдеров — зарубежный опыт / Е. В. Черноусов // Маркетинг в России и за рубежом. — 2012. — № 6. — С. 15–22.
Chernousov, E. V. Analysis of the market of logistics providers — foreign experience / E. V. Chernousov // Marketing in Russia and Abroad. — 2012. — № 6. — P. 15–22.

Статья поступила в редакцию 22.11.2017 г.

УДК 004:657.6

B. Zhelezko
G. Podgornaya
BSEU (Minsk)

METHODICAL AND INSTRUMENTAL SUPPORT OF STRATEGIC CORPORATE RE-ENGINEERING

Present article is devoted to the analysis and generalization of the authors' experience of development and usage of mathematical and instrumental support of business process re-engineering at strategic corporate re-engineering projects, where particular attention is paid to modeling and optimization of an information infrastructure of an organization.