



Логистический бизнес: гармония затрат и результата



Вера БАГИНОВА
Vera V. BAGINOVA

Лев ФЕДОРОВ
Lev S. FEDOROV



Сергей ЛЕВИН
Sergey B. LIEVIN

Багинова Вера Владимировна — доктор технических наук, заведующая кафедрой «Логистика и управление транспортными системами» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Федоров Лев Сергеевич — доктор экономических наук, профессор МИИТ, Москва, Россия.

Лёвин Сергей Борисович — кандидат технических наук, докторант МИИТ, Москва, Россия.

Статья посвящена проблемам использования логистики на рынке перевозок в условиях преобладания потоковых процессов. Отмечается, что наряду с увеличением доли логистических провайдеров в управлении товародвижением многие предприятия всё ещё не рискуют отдавать свой логистический бизнес «на сторону». Выявлены преимущества провайдеров 4PL. Показаны экономическая эффективность логистики и причины, сдерживающие её развитие и снижение транспортных затрат за счет совершенствования логистических услуг.

Ключевые слова: логистика, конкурентоспособность, потоковые процессы, стройное производство, рынок логистических услуг, аутсорсинг, провайдеры.

С конца XX столетия в развитых странах мира отчетливо проявляется тенденция передачи предприятиями на сторону части своих производственных и контрольных функций по распределению готовой продукции. В таких действиях прослеживается борьба за выживание, повышение конкурентоспособности, стремление избавиться от ненужного балласта, то есть чрезмерных запасов на складах, лишних рабочих мест, сократить расходы и в итоге сформировать так называемое «стройное производство» (lean production*).

Между тем, анализ зарубежной хозяйственной практики показывает, что на долю 3PL- и 4PL-провайдеров приходится лишь 20% рынка мировых логистических услуг, оцениваемого в 2,2 трлн долл. [1].

Причем из них примерно половина относится к категории уже давно функционирующих 3PL-провайдеров, обладающих солидными физическими активами и богатым практическим опытом. Остальные 80% услуг по-прежнему выполняют 1PL- и 2PL-провайдеры. Такой расклад сил объясняется тем, что многие крупные

*Понимается и как рациональное, бережливое, с распределенной ответственностью.

Таблица 1

Рынок логистических услуг в 2012 году [2]

Рынок	Размер транспортно-логистического рынка (% от ВВП)	Доля логистического аутсорсинга в ВВП (%)	Доля логистического аутсорсинга в транспортно-логистическом рынке, %	Доля логистических издержек в ВВП (%)
США	7,3	5,9	81,3	8,5
Европа	7,4	4,8	64,6	9,2
Китай	14,7	7,2	49,0	18,0
Россия	15,3	4,9	32,4*	19,0
Мировая экономика	9,7	5,5	56,3	10,9

* Включая услуги по транспортировке нефти и газа по трубопроводам.

компании, особенно предприятия машиностроительной отрасли, имеющие развитую логистическую инфраструктуру и вложившие в ее развитие большие денежные средства, не желают отдавать свой конкурентоспособный логистический бизнес на аутсорсинг, боясь столкнуться с многомиллионными рисками.

Существенный момент: наличие у 4PL-провайдеров современных информационных технологий и отсутствие в отличие от 3PL-провайдеров больших физических активов позволяет им эффективно оперировать на рынке логистических услуг, предоставляя оптимальные управленческие решения по доставке товаров, и проводить более взвешенную ценовую политику, а также сокращать издержки в цепи поставок. Если 3PL-провайдеры, управляя цепочкой поставок товаров, одновременно заботятся о лучшем использовании своих физических активов и снижении затрат, то 4PL-провайдеры главным образом стремятся удержать баланс интересов всех участников процесса.

При передаче на сторону логистических функций степень привлечения специализированных фирм для выполнения переданных функций изменяется в широком диапазоне: от передачи какой-то одной услуги до комплексной передачи всех логистических функций предприятия объединению, состоящему из нескольких сервисных организаций. Привлечение специализированных фирм обусловлено, во-первых, тем, что они располагают таким опытом в сфере реализации услуг, который отсутствует на производственном предприятии; во-вторых, стремлением предприятия сократить свои накладные расходы

и сконцентрироваться на основных производственных прибыльных функциях.

Вместе с тем малые, средние и часть крупных предприятий в условиях рынка продолжают придерживаться традиционного способа. Они, чтобы выдержать конкуренцию, время от времени пересматривают свою производственную программу и уточняют производственные резервы. Причем, как и в прошлые времена, главное внимание обращают на увеличение сбыта собственной продукции или покупку предприятий, не относящихся к данной отрасли.

Мировая практика свидетельствует, что, совершенствуя структуру управления потоковыми процессами, логистика доказала свою эффективность. Она повысила производительность общественного труда, сократила объём товарных запасов, время доставки продукции и затраты на перевозки. Например, в США за последние 25–30 лет вклад логистических технологий в общее увеличение производительности труда в экономике страны оценивается в 50%. Подсчитано, что только внедрение в процессы перевозок системы «точно в срок» позволило сократить запасы полуфабрикатов на 80%, готовой продукции – на 30% и снизить издержки производства в среднем на 15% [3]. За период 1995–2005 годов в странах Европейского союза среднее время доставки грузов уменьшилось на 60%. В отдельных отраслях еще больше. Так, в ФРГ предприятия машиностроения стали поставлять продукцию не за три дня, как раньше, а в течение 24 часов [4]. Доля логистических издержек в ВВП США и странах Европы в два и более раз ниже, чем в Китае и России (см. таблицу 1).

Причины отставания России в логистическом аутсорсинге и логистике раз-



ные. Одна из основных — несовершенство законодательной базы, в недостаточной степени отражающей вопросы конфиденциальности взаимоотношений участников процесса товародвижения, делающей рынок транспортно-логистических услуг непрозрачным. Не менее важной причиной видится и слабое применение современных информационных технологий. Чисто транспортные системные проблемы (низкая плотность сети путей сообщения, моральный и физический износ основного капитала, нехватка терминалов и др.) также сдерживают развитие логистики.

Отставание в логистике сопряжено и с определёнными опасностями как завышать, так и занижать её значение. Одна из них — риск преувеличить логистические функции в товарообмене. А порой логистике пытаются представить чуть ли не как «науку наук». В частности, на транспорте логистические системы трактуются излишне широко. В них включают, по существу, все транспортные операции от организационно-управленческих до производственно-технологических, хотя последние имеют очень слабое отношение к логистической концепции.

Подобная гипертрофия возможностей логистики может, разумеется, подорвать её авторитет. Поэтому стоит напомнить: логистические затраты в цепях поставок составляют порядка 10–15% всех затрат

на транспортировку грузов, львиная доля затрат остается за пределами полномочий логистического управления в том смысле, как мы его понимаем.

Длительный путь развития логистики убеждает в том, что было бы вполне достаточно рассматривать ее как вспомогательный, но весьма эффективный инструмент, который включается в работу по мере необходимости. Аналогичный подход наблюдается сегодня и к так называемым экономико-математическим методам. Они ведь тоже инструментально играют вспомогательную роль.

В то же время обратить внимание следует не только на опасность гипертрофированного понимания действенности логистики, но и на необходимость расширять её сферы ответственности. Решение этой задачи вполне достижимо, если не сбрасывать со счетов возможность использования логистики в качестве инструмента гармонизации социально-экономических процессов, например, смягчая угрозы разрушительной конкуренции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Основы логистики/ Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. — М.: Проспект, 2009. — 448 с.
2. Дунаев О. Н., Нестерова Д. В. Логистика как инструмент перехода к новому этапу экономического роста//Транспорт Российской Федерации. — 2013. — № 6. — С.28–33.
3. Логистика. — 2004. — № 1. — С. 28.
4. Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать. — М.: Полиграф Сервис XXI, 2003. — 192 с. ●

LOGISTICS BUSINESS: HARMONY OF COSTS AND OUTCOME

Baginova, Vera V. – D. Sc. (Tech), head of the department of logistics and management of transport systems of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Fedorov, Lev S. – D. Sc. (Economics), professor of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Lievin, Sergey B. – Ph.D. (Tech), doctoral student of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

ABSTRACT

The article investigates issues related to use of logistics in the transport market under the predominance of stream processes. It is noted that along with increase in the share of logistics providers in merchandise forwarding and distribution, many enterprises still do not risk transferring their logistics business to the third parties. The advantages of 4 PL providers are highlighted. The article shows economic efficiency of logistics and reasons hindering its development in Russia and reduction of transport costs by improving logistics services.

ENGLISH SUMMARY

Background. Since the end of the XX century a distinct tendency can be observed in the industrially

developed countries. Companies transfer a part of their production and control functions of distribution of the finished product to the third parties.

Objectives. The objectives of the authors is to analyze key aspects of foreign experience in the field of logistics business, spheres of responsibility of actores, to investigate corresponding challenges in Russian practice and to propose possible ways to optimization of management of merchandise distribution.

Methods. The authors apply methods of statistical analysis and factual analysis.

Results. Market analysis demonstrates the struggle for survival, increase in competitiveness, desire to get rid of unnecessary ballast, i. e. excessive stocks in warehouses, extra jobs, reduce costs, and ultimately form a so-called lean production.