

## ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АУТСОРСИНГ В ПЕРЕВОЗКАХ СБОРНЫХ ГРУЗОВ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

© 2014 Т.И. Николаева\*

**Ключевые слова:** логистика, аутсорсинг, сборный груз, перевозка, товародвижение, рынок, транспортно-экспедиционные услуги.

Рассматриваются особенности и значение логистического аутсорсинга при перевозке грузов, перспективы его развития при транспортировке сборных грузов.

В настоящее время на рынке товаров и услуг меняются отношения между его участниками. До недавнего времени оптовые предприятия являлись ключевыми звеньями в системе товародвижения от производителя до создания широкого ассортимента товаров, который достигался за счет предприятий розничной торговли, в какой-то степени выступавших гарантами преобразования производственного ассортимента в торговый. Сегодня задачу по перемещению товаров от производителя до розничного звена зачастую берут на себя логистические посредники, тем самым они заменяют оптовиков в транспортировке грузов.

Производители различных стран уже давно пытаются отказаться от услуг оптовых предприятий, но это привело к новым видам оптовых предприятий с многообразными функциями и различными формами взаимодействия. В нынешнее время в условиях нарастающей конкуренции оптовые компании вынуждены проводить политику диверсификации бизнеса, совмещая деятельность по оптовым операциям с логистическими услугами, тем самым стремясь расширить поле своей деятельности, в большей степени предоставляя услуги логистического характера. В любом случае для удовлетворения растущих требований клиентов современному оптовому предприятию необходима хорошо развитая логистическая инфраструктура.

В понимании бизнеса все прочнее укореняется принцип выбора "make-or-buy". Ориентируясь на имеющийся зарубежный и отечественный опыт становления рынка логистических услуг, можно предположить, что в ближайшей перспективе основными клиента-

ми данного рынка (наряду с иностранными компаниями, работающими в России) будут крупные отечественные производители и сетевые розничные компании, за исключением тех компаний, которые работают в нише экономкласса. При этом ключевой клиентской базой логистических посредников по-прежнему останутся компании, работающие с грузовыми единицами, используя современные технологии.

В настоящее время емкость рынка логистических услуг российскими экспертами оценивается на уровне 80-90 млрд долл. в год. Основная доля логистических услуг приходится на транспортировку груза (89 % от общего объема операций), незначительная доля - на хранение и складские операции (до 8%), экспедирование (до 2%), управление цепями поставок (до 1%).

Аутсорсинг в России находится в активной фазе развития. Под аутсорсингом следует понимать передачу организацией на основе заключенного договора определенных бизнес-процессов на обслуживание другой компании. На аутсорсинг передаются функции по профессиональной поддержке отдельных бизнес-систем на основе длительного контракта (как правило, не менее чем на год). Аутсорсинг в России в настоящее время находится в активной фазе развития.

Рынок логистического аутсорсинга развивается. Одним из важнейших факторов является растущая потребность на рынке этих услуг. Происходит специализация в деятельности внешнеторговых компаний, дистрибьюторской сети, производителей. Все больше возникает потребность в квалифицированных

\* Николаева Тамара Ивановна, доктор экономических наук, профессор Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, г. Москва. E-mail: vestnik\_sgeu@mail.ru.

логистических операторах, предоставляющих широкий спектр услуг.

Сегодня российский рынок логистического аутсорсинга еще недостаточно развит и по ряду показателей отстает в 2,5-3 раза от логистических рынков европейских государств и США. Для сравнения: в Германии в результате использования услуг логистических компаний осуществляется 55% всего объема перевозок, в России - около 22%.

После вступления России в ВТО специалисты утверждают, что грузопоток в нашу страну с каждым годом будет увеличиваться, что благотворно скажется на развитии логистических услуг в целом. Структура транспортно-экспедиционного рынка перевозок сборных грузов в РФ по видам транспорта представлена на рис. 1.

ставляющих услуги) может быть увеличена в 1,4 раза. На рис. 2 представлена структура транспортно-логистического рынка в 2011 г.

Можно сделать вывод, что основная доля всех затрат в логистической цепи приходится непосредственно на перевозку грузов. При планировании необходимо в первую очередь обращать на это внимание.

В 2011 г. в нашей стране международные перевозки в объеме транспортных услуг составили 60%, внутрироссийские - 40%. Это свидетельствует о расширении границ перевозок грузов и об активности интеграционных процессов, происходящих в мировом экономическом пространстве (рис. 3).

Несмотря на то, что за последние 2-3 года открылось достаточно много компаний, оказывающих логистические услуги в различ-

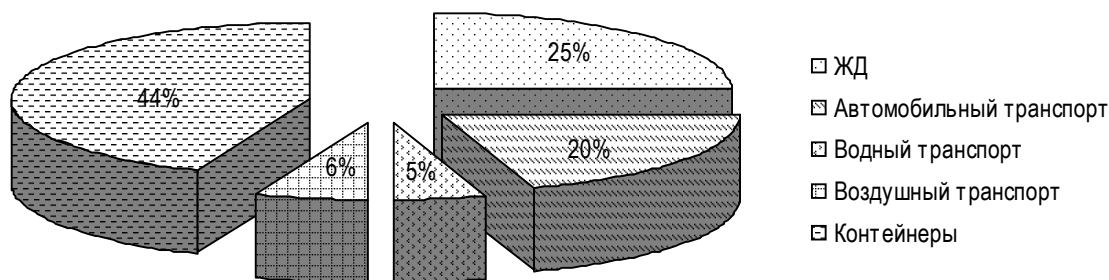


Рис. 1. Структура транспортно-экспедиционного рынка перевозок сборных грузов по видам транспорта в России в 2011 г.

Наибольший удельный вес занимают контейнерные перевозки морем, составляющие 44%.

Расширение Европейского союза и рост торговли с Китаем, а также создание новых транспортных коридоров приведут к увеличению как входящих, так и выходящих грузопотоков.

По оценкам РБК, среднегодовые темпы роста российского рынка транспортно-логистических услуг в ближайшие годы составят 6-7%. Емкость рынка услуг (выручка компаний, предо-

ных областях деятельности, и создана конкурентная среда, уровень оказания услуг недостаточно высок.

Ключевая задача, которую пытаются решить многие компании, осуществляющие перевозки грузов в 2012 г., - это оптимизация затрат на логистику (рис. 4). При достижении поставленной задачи важно сохранить определенный объем перевозок продаж и уровень качества обслуживания клиентов.

Вторая задача по приоритетности - повышение уровня качества логистического об-

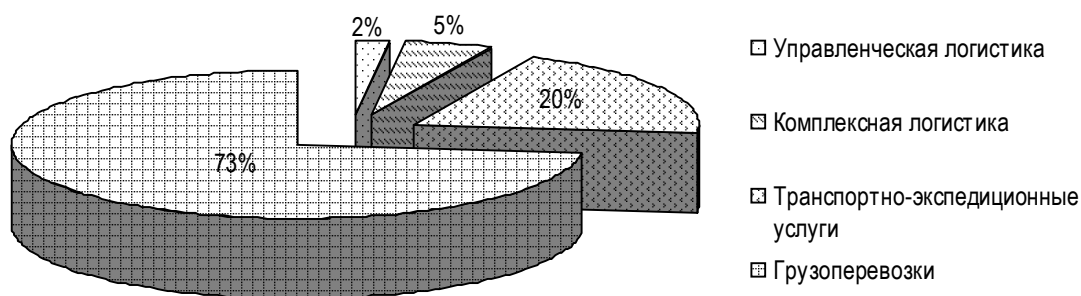


Рис. 2. Структура российского транспортно-логистического рынка в 2011 г.

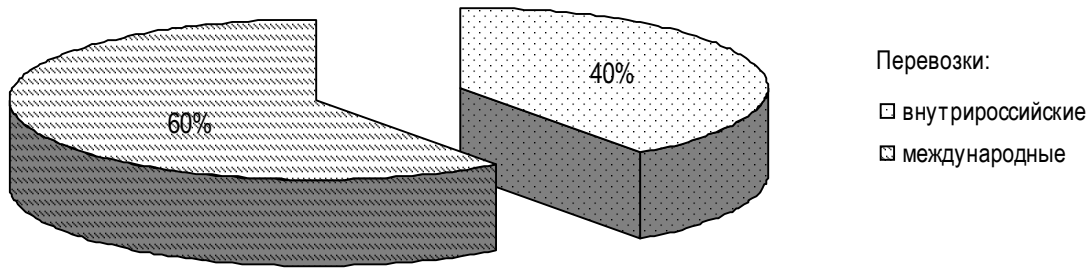


Рис. 3. Структура рынка транспортно-экспедиционных услуг в России в 2011 г.

служивания. Удовлетворенности клиентов способствует рост объема предлагаемых услуг в результате увеличения объемов перевозимых товаров. При высоком качестве услуг клиенты лояльнее относятся к поставщику услуг, несмотря на более высокие цены на товары и услуги.

Третья задача. Большинство крупных компаний фокусируются на создании собственной логистической инфраструктуры. Они считают, что это даст им возможность более оперативно и эффективно решать поставленные задачи, что не всегда экономически оправданно. К тому же множество малых и средних предприятий не могут обойтись без услуг логистических компаний.

Четвертая задача. Внедрение инновационных технологий в управлении логистичес-

В ближайшие пять лет, по оценкам РБК, ожидается ускорение процесса консолидации в сегменте транспортно-экспедиторских услуг на фоне существенного роста уровня конкуренции.

Вступление России в ВТО повлечет за собой увеличение грузоперевозок, вместе с этим возрастут и требования к транспортно-экспедиционным компаниям. При этом ежегодно будет увеличиваться потребность в услугах по перевозке сборных грузов.

Следует отметить специфику перевозок сборных грузов. Это сложный и трудоемкий процесс, требующий оперативной работы каждого звена в товарно-транспортной цепи, тщательного контроля за получаемой информацией и постоянной сверки данных. Несмотря на то, что многие крупные заказчики стараются отправлять грузы целыми контейнера-

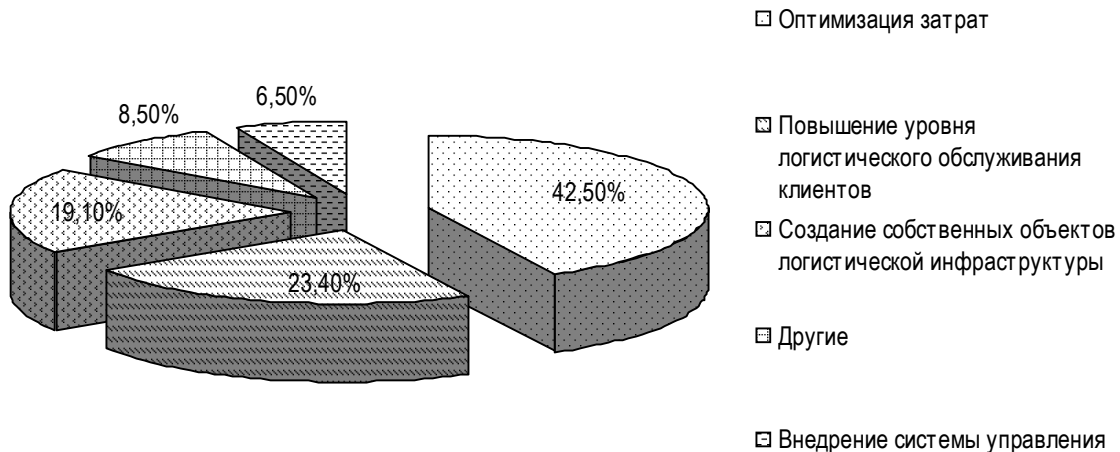


Рис. 4. Приоритетные задачи логистических компаний

кими процессами. Современные технологии позволяют моделировать процессы управления товарными потоками.

В последние годы в связи с расширением границ отечественного рынка и развитием межрегиональных и международных хозяйственных связей увеличилась потребность в перевозке сборных грузов как на территорию России, так и внутри страны.

ми, машинами, у них в любом случае остается потребность отправлять небольшие партии грузов оптовым и розничным покупателям. В этой связи создание предприятий по перевозке сборных грузов является своевременным и обоснованным процессом.

Нами рассмотрены особенности транспортировки сборных грузов и возможные пути ее оптимизации.

Существует два основных условия формирования сборного груза:

1) груз должен быть меньше по весу и объему, чем максимально допустимый вес груза для перемещения в одной грузовой единице (например: контейнер, грузовой автомобиль и т.п.);

2) груз должен перевозиться в данной грузовой единице совместно с другими грузами, что требует особого контроля по перемещению груза и его сохранности.

Транспортировка сборных грузов, с экспедиторской точки зрения, является более сложным процессом, чем перевозка единичных грузов.

Основные трудности:

- ◆ соблюдение сроков доставки;
- ◆ планирование сроков отправки;
- ◆ обмен информацией между всеми участниками процесса перевозки.

В процессе перевозки сборных грузов задействованы шесть основных участников: поставщик (отправитель груза) и получатель груза, находящиеся на начальном и конечном этапах цепи поставок; региональный транспортно-логистический центр (ТЛЦ) в стране-отправителе; международный ТЛЦ в стране-отправителе; международный ТЛЦ в стране-получателе и региональный ТЛЦ в стране-получателе, функционирующие под контролем экспедиторской компании, обслуживающей перевозку.

В процессе транспортировки сборный груз проходит несколько этапов консолидации (укрупнения грузовой партии) и расконсолидации (пропорционального уменьшения / “дробления” грузовой партии). Консолидация / расконсолидация грузов может производиться как в локальных ТЛЦ (районных, городских или областных), так и в региональных и международных ТЛЦ (транспортно-логистических центрах, между которыми осуществляется основная международная перевозка).

Такая многоуровневая консолидация / расконсолидация выгодна, в первую очередь, с экономической точки зрения. При транспортировке единичного груза крупной партией транспортные издержки, закладываемые в себестоимость товара, будут составлять 5-30% от стоимости товарной единицы, а при перевозке сборных грузов расходы могут увеличиваться до 200%. Многоуровневая консолидация / расконсолидация грузов, перевозка

их между ТЛЦ разных уровней транспортом различной грузоподъемности и вместительности, прежде всего, позволяют значительно снизить транспортные издержки и максимально приблизить их к издержкам при перевозке единичного товара крупной партией.

Однако в данном случае остается открытым вопрос о взаимодействии промежуточных звеньев цепи поставок между собой, с получателем и отправителем груза. Следует отметить, что основные проблемы, возникающие в процессе перевозки сборных грузов, особенно при международной доставке, связаны именно с наличием большого количества промежуточных звеньев. Другими словами, процесс оптимизации подобных перевозок напрямую связан с оптимизацией и повышением эффективности работы каждого звена, участвующего в цепи поставок.

Оптимизации перевозок сборных грузов способствует проведение следующих основных мероприятий.

1. Создание единого информационного пространства и разработка унифицированных правил обмена информацией между всеми участниками логистической цепи. Информация о текущем состоянии груза должна быть актуальна и доступна для каждого участника процесса перевозки в любой момент времени. Это, в свою очередь, позволит:

- ◆ планировать перевозку на каждом из участков движения груза;
- ◆ устанавливать очередность погрузки/выгрузки и отправки грузов на протяжении всего маршрута его следования;
- ◆ подготавливать комплект транспортных и складских документов, необходимых для перевозки и складской обработки грузов с целью сократить время на документооборот в стыковых узлах;
- ◆ внедрить электронный документооборот (там, где возможно).

Данная проблема может быть решена посредством применения разнообразных IT-решений для автоматизации логистики, активно предлагаемых сегодня на рынке. Это могут быть сертифицированные продукты известных компаний либо собственные разработки логистических компаний. Следует отметить, что только некоторые из подобных программ позволяют охватить все аспекты информационного обмена данными, большая же часть из

них предназначена для автоматизации только той или иной стороны процесса.

2. Осуществление контроля движения груза на протяжении всего маршрута следования, что делает возможным оперативное вмешательство в процесс доставки, если возникнут непредвиденные обстоятельства. В данном случае можно использовать различные мобильные оптимизаторы перевозок на основе GPS-навигаторов.

3. Проведение предварительного анализа, рассмотрение и классификация товаров, подготавливаемых к перевозке. При таком анализе грузов наиболее важны: возможность перевозки груза в соответствии с принятыми международными конвенциями, а также действующим законодательством страны-отправителя, страны-получателя и транзитных стран; соблюдение норм таможенного законодательства соответствующих стран; соблюдение авторских прав; соблюдение прочих правовых норм.

Для решения данной проблемы необходимо использовать различные базы данных (в обязательном порядке с хорошим поиском и сортировкой показателей).

4. Выбор локальных, региональных и международных транспортно-логистических центров, которые являются стыковыми узлами в общей цепи поставок. Необходимо проводить анализ ТЛЦ на соответствие международным стандартам качества. Для эффективного и стабильного сотрудничества следует развивать агентскую сеть по всему миру.

5. Для четкого понимания системы и контроля ее функционирования крайне необхо-

димо описание бизнес-процессов между всеми участниками цепи поставок.

Решением проблемы перевозки сборных грузов для мелких и средних компаний является установление деловых отношений со своими партнерами (профильными компаниями) через вступление в специализированные ассоциации и объединения (Всемирная ассоциация экспедиторов World Freight Group, Международная ассоциация авиаперевозчиков IATA, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков АСМАП и др.), создание на их базе агентских сетей с едиными информационным пространством и стандартами качества оказания транспортно-экспедиторских услуг.

---

1. Аутсорсинг: создание высокоэффективных и конкурентоспособных организаций / под ред. Б.А. Аникина. М., 2003.

2. Долгов А.П. Глобальная логистика: проблемы оценки уровня развития и международные сопоставления // Логистика сегодня. 2011. № 11. С. 7-11.

3. Дорофеев А.В. Тренды развития транспортной логистики // Логистика. 2011. № 2. С. 21-23.

4. Канке А.А., Кошечая И.П. Основы логистики: учеб. пособие. М., 2010.

5. Нахлис М. Аутсорсинг: ВЭД с немецкой точностью в Европе и США // Логистика. 2011. № 6. С. 7-13.

6. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: учебник. М., 2008.

7. Носов А.Л. Анализ состояния рынка логистических услуг и пути его развития // Логистика сегодня. 2011. № 12. С. 29-33.

8. Чепурной М.Ю. Специфика сборных грузов и способы оптимизации их доставки (международные перевозки) // Логистика сегодня. 2010. № 7. С. 21-27.

*Поступила в редакцию 14.01.2014 г.*