

УДК 656:005.932

**СОСТОЯНИЕ И ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ АУТСОРСИНГА
ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ
STATUS AND FACTORS OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS
OUTSOURCING**

Р.Б. Ивуть¹, д.э.н., профессор, Т.Р. Косовская², канд. экон. наук

¹Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь,

²Ассоциация «БАМАП», г. Минск, Беларусь.

R. Ivut, doctor of Economic Sciences, Professor, T. Kosovskaya,
Ph.D. in Economics, Associate Professor,

¹Belarusian national technical University, Minsk, Belarus,

²The Association "BAMAP", "BAMAP", Minsk, Belarus

В статье автор рассматривает состояние и факторы развития аутсорсинга логистических услуг в рамках мирового сообщества и Республики Беларусь. Изучены факторы, которые влияют на применение аутсорсинга. Рассмотрены особенности применения аутсорсинга Республики Беларусь в современных условиях.

In this article author studies the condition and factors of development outsourcing logistics services within the world community and the Republic of Belarus. There were investigated the factors, that affect the application of outsourcing. There was examined the features of using outsourcing in the Republic of Belarus under present-day conditions.

ВВЕДЕНИЕ

Логистические распределительные цепи рассматриваются как упорядоченное множество субъектов хозяйствования, которые доводят материальный поток от источника генерации к месту потребления. Логистические цепи осуществляют продвижение не только материальных потоков, но и сервисных потоков. Значимость сервисных потоков постоянно возрастает. Сервисные потоки формируют комплекс логистических операций (услуг), в результате выполнения которых происходят качественные изменения материального потока в сфере товарообращения. Действие совокупности факторов приводит

и к усложнению структуры распределительных цепей, и к изменению роли их участников при удовлетворении желаний потребителя и формированию добавленной стоимости.

СОСТОЯНИЕ И ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ АУТСОРСИНГА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Факторы, которые приводят к усложнению структуры дистрибутивных сетей:

1. Понятие «товара как материального компонента» трансформировалось в «товар с подкреплением». Изменяется понятие об объекте распределения: он наполняется целым комплексом свойств, классический материальный поток дополняется определенным набором нематериальных благ, которые клиенты получают в соответствии с их потребностями.

2. Рынок производителя преобразовался в рынок покупателя. Покупатель диктует свои условия стандарта качества и структуры услуг, которые ему оказываются при дистрибуции товара. Наиболее важным становится субъективный способ восприятия предложения, а не само предложение. Происходит постоянное уменьшение значимости материальной составляющей предложения в пользу услуги.

3. Источником формирования добавленной стоимости является услуга. Например, обслуживание с добавленной стоимостью охватывает следующие виды деятельности:

- а) услуги, ориентированные на потребителя;
- б) услуги, ориентированные на стимулирования продаж;
- в) услуги, ориентированные на производителя;
- г) услуги в режиме реального времени;

д) комплексные услуги – пакет «под ключ», включающий транспортное и складское обслуживание, управление запасами, обработка заказов, ведение платежной и перевозочной документации, операции с возвратом товаров.

С точки зрения стран с наиболее развитой логистикой, эффективной является передача своих логистических операций и услуг сторонним организациям – аутсорсинг логистических услуг. Аутсорсинг является переходом от автономной логистики (First Party logistics – 1PL) к логистике более высокого класса: 2PL – 3PL – 4PL – 5PL. Переход к более высокому классу логистики позволяет компа-

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

нии концентрироваться на профильном виде деятельности, использовать наиболее эффективные методы, более узкая специализация, гибкая и своевременная реакция на изменения рынка, перенос рисков на деятельность логистического оператора, уменьшение длительности операционных и логистических циклов.

В Республике Беларусь преобладают провайдеры уровня 2PL. Развитие 3PL может происходить на базе следующих компаний:

1. Компании, оказывающие услуги по доставке грузов;
2. Компании, оказывающие услуги по складированию грузов;
3. Экспедиторские компании;
4. Компании, оказывающие услуги таможенного представителя;
5. Логистические подразделения дистрибьюторов и розничных компаний.

Компании групп 1-4 развиваются в 3PL операторов от уже существующей инфраструктуры через добавление дополнительных услуг и сервисов, часто ориентируясь на потребности уже существующих клиентов. Компании 5-й группы постепенно расширяют свою клиентскую базу за счет компаний-клиентов сходного с родительской компанией формата, получая возможность минимизировать логистические издержки, например, за счет консолидации грузов при дальних поставках.

Перспективы развития аутсорсинга в Беларуси связаны с тем, что подразделения торговли выделяются в отдельные логистические операторы. Кроме того, транспортно-экспедиционные компании привлекаются в логистику уровня 4-5PL.

Большинство логистических операций в мире осуществляется в логистических центрах. По данным Европейской логистической ассоциации, на аутсорсинг логистическим центрам наиболее часто передавались функции складирования (73,7%), транспортировки внешней (68,4%) и внутренней (56,1%), оформление платежей и грузов (61,4%), консолидация грузов (40,4%).

К проблемам развития аутсорсинга в Республике Беларусь относится неравномерное размещение логистических провайдеров на территории страны. Наибольшее количество логистических центров строятся возле г. Минска. В основном, данные логистические центры обслуживают потребности жителей Беларуси. Транзитные потоки начинают обслуживаться на границах. Неразвитость логистической инфраструктуры на польско-белорусской границе тормозит развитие

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

мультимодальных перевозок по второму транспортному коридору. Строительство Польшей логистических центров возле границ с Республикой Беларусь, а также их более низкая стоимость аренды, угрожает сократить объемы работ по перевалке и переработке грузов в логистических центрах Брестской области.

К сожалению, действующая разрешительная система перевозок грузов в рамках Евразийского Союза и Таможенного союза не способствует увеличению объема логистических услуг в республике. Беларусь и Россия имеют разрешительный порядок для перевозки грузов в третьи страны или из них, а с Казахстаном еще и на взаимные грузоперевозки. Водителю для выполнения перевозок по территории государств Таможенного союза нужно иметь разрешение на право въезда и транзитного проезда, которые не всегда выдаются.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Слабая проработка концепции логистического центра, иногда без изучения грузопотоков и проработки перечня услуг, отсутствие доверия к логистическим провайдерам Беларуси, а также страх и нежелание передать на аутсорсинг часть своих функций приводит к слабой развитости аутсорсинга логистических услуг в Республике Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть Р.Б. Закупочная и распределительная логистика: учебно-методическое пособие для студентов экономических специальностей / Р.Б. Ивуть, А.Г. Баханович, И.И. Краснова. – Минск: БНТУ. – 2016. – 80 с.

2. Промышленность Республики Беларусь. Статистический сборник. Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/> – Дата доступа: 19.04.2018

3. Р.Б. Ивуть Организационно-экономический механизм управления транспортно-логистической системой на предприятиях промышленности / Р.Б. Ивуть, В.А. Сковорода. – Минск: БНТУ, 2017. – 320 с.

4. Ивуть, Р.Б. Управление запасами: учебно-методическое пособие / Р.Б. Ивуть, И.И. Краснова, Т.Р. Кисель. – Минск: БНТУ, 2016. – 81 с.