

ХМЕЛЬНИЦКАЯ Зинаида Борисовна

Доктор экономических наук, профессор,
заведующая кафедрой мировой экономики

Уральский государственный горный университет
620144, РФ, г. Екатеринбург, ул. Куйбышева, 30
Контактный телефон: (343) 251-11-80
e-mail: zb44@mail.ru



НИКИФОРОВА Юлия Валерьевна

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры международной экономики

Уральский федеральный университет
имени первого Президента России Б. Н. Ельцина
620120, РФ, г. Екатеринбург, ул. Мира, 19
Контактный телефон: (343) 251-11-80
e-mail: uvn1@mail.ru

ДАНИЛОВА Екатерина Сергеевна

Аспирант кафедры мировой экономики

Уральский государственный горный университет
620144, РФ, г. Екатеринбург, ул. Куйбышева, 30
Контактный телефон: (343) 251-11-80



Рынок транспортно-логистического сервиса: становление и развитие

Ключевые слова: аутсорсинг; глобализация; грузоперевозчик; интернационализация транспортного сервиса; логистический сервис; международные автомобильные грузоперевозки; транспортно-логистическая компания.

Проанализированы перспективы становления и развития рынка транспортно-логистического сервиса. Исследованы основные риски (угрозы), с которыми могут сталкиваться транспортно-логистические фирмы. Рассмотрены предложения по уменьшению возможных потерь.

За последние годы процессы глобализации мировой экономики и развития международных экономических отношений охватили практически все страны мира: подписано множество международных соглашений; эффективно работают авторитетные международные организации, такие как ВТО, ЕС, ОЭСР и другие; созданы зоны свободной торговли; растут объемы мирового экспорта, услуг, мирового промышленного производства; идет формирование единого общемирового экономического пространства и единого рынка производства и распределения материальных благ.

В сложившихся условиях особенно актуальным становится повышение эффективности управления материальными потоками, которые являются залогом улучшения всей хозяйственной деятельности субъекта экономических отношений. На сегодняшний день существенно возросла значимость логистики как фактора, формирующего ключевые компетенции и конкурентные преимущества при выходе предприятий на внешние рынки. Логистика стала неотъемлемой частью предпринимательской

стратегии. Именно поэтому в настоящее время особое значение приобрела такая тенденция, как быстрое развитие во всех странах мира области бизнеса «транспортно-логистический сервис». Высокоорганизованный сервис – одно из важнейших условий функционирования современной логистики. Услуги, предоставляемые организациями логистического сервиса, весьма разнообразны и носят системный характер.

В России рынок по оказанию подобных услуг развивается довольно быстрыми темпами. Особое место при этом отводится международным автомобильным грузоперевозкам. Уже сегодня на долю российских перевозчиков приходится 1/5 мирового объема доходов, получаемых от реализации автотранспортных услуг в области международных перевозок.

Службы сервиса транспортно-логистических компаний участвуют в осуществлении экономических связей между производителями и потребителями продукции. Экспедиторские организации (транспортно-логистические компании) – это полномочные нейтральные посредники между отправителями, получателями и транспортом. Экспедиция выделяется из сферы производства и торговли и функционирует в качестве третьего юридического лица. Дистрибьютор (дилер), в качестве которого может выступать центр транспортно-логистического сервиса, сокращает число контактов между производителем и потребителем товаров и услуг. Кроме того, у многих производителей недостаточно ресурсов для ведения эффективного маркетинга с целью осуществления сбыта своей продукции. Обращение предпринимателя к логистическим посредникам также объясняется большой эффективностью посреднических услуг по повышению доступности товара на рынке сбыта. В экспедиторской деятельности необходимо учитывать ситуацию, когда перед клиентами стоит выбор «делать самим или покупать соответствующую услугу, от чего и зависят выбор, характер и масштабы сервиса» [1. С. 39].

Определяющими факторами при выборе формы сервисного обслуживания для заказчика являются, во-первых, экономическая целесообразность, что во многом определяется выполнением необходимого объема номенклатуры услуг своевременно и по возможности минимальными затратами и, во-вторых, уровень развития сегментов рынка логистического сервиса. Если в первом случае у клиента есть реальная возможность выбирать исполнителя услуг по оценке сроков и качества их исполнения, то во втором клиент пользуется услугами рынка, структура которого уже определена (в основном, это транспортно-экспедиционные услуги, которые оказывает большое количество средних и мелких предприятий, не располагающих собственными производственными мощностями, инфраструктурой, подвижным составом, квалифицированными кадрами, прогрессивным менеджментом и т. д.).

В сегменте складской логистики рынок также находится в стадии развития. Складские помещения в большинстве своем соответствуют классам В, В+, С и С+.

Что касается комплексных логистических услуг уровня 3PL, то, по мнению аналитиков, на отечественных рынках они единичны. Такой логистический сервис оказывают, главным образом, крупные компании. Причина слабого развития комплекса логистических услуг кроется еще и в том, что они не в полной мере востребованы рынком. Не все клиенты доверяют логистическим операторам; в настоящее время большим спросом пользуется аутсорсинг отдельных операций логистического сервиса – транспортировка, хранение, услуги складского хозяйства и т. д.

Однако следует помнить, что логистика – это обслуживающая отрасль, и ее развитие полностью зависит от клиента. Поэтому логистический аутсорсинг может успешно развиваться лишь в том случае, если будет гарантировано снижение издержек потребителя услуг.

В качестве одного из направлений развития рынка аутсорсинга транспортно-логистических услуг можно назвать интеграцию услуг операторов с владельцами складов, расширение различных видов сопутствующих услуг.

Развитие транспортно-логистического сервиса влечет за собой появление ряда сложных проблем, связанных с ликвидацией мелких и средних предпринимателей в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, которые не выдерживают конкуренции с более крупными структурами (в частности, крупных транспортно-распределительных центров, применяющих в своей деятельности современные информационные технологии для постоянного отслеживания материальных потоков, обеспечивающих эффективное управление доставкой грузов конечным потребителям). Особенность современных крупных центров транспортно-логистического сервиса заключается «в их корпоративности, связанной с интеграцией крупных транспортно-экспедиционных предприятий с транспортно-складскими и терминальными комплексами» [2. С. 14].

Интернационализация транспортного сервиса и логистики в условиях глобализации мировой экономики обусловлена необходимостью преодоления многочисленных трудностей и барьеров, в первую очередь таких, как:

- специфика правовых и экономических международных торговых отношений;
- различия во внутригосударственных условиях поставки товаров;
- различные уровни сервиса и информационного обеспечения перевозок;
- своеобразии транспортного законодательства и таможенных процедур в каждой стране [3].

Тем не менее подобного рода обслуживание активно развивается в ряде стран Запада. Подавляющее большинство грузовладельцев предпочитают покупать «на стороне» услуги по доставке своего товара потребителю, по проведению тарных, маркировочных операций, а также по управлению цепочками поставок – выстраиванию логистики таким образом, чтобы груз в максимально короткие сроки при минимальных затратах был доставлен в нужное место в нужном количестве. В России же такой сервис «вживается» в практику с трудом: отечественные грузовладельцы предпочитают отдавать «на сторону» ограниченный спектр транспортных услуг, чаще – доставку и складирование [4].

На Западе логистика уже не одно десятилетие успешно работает на транспортную отрасль. И всё это время ведется поиск всевозможных путей снижения и оптимизации общих затрат на осуществление перевозок, повышения экономической эффективности логистической деятельности, улучшения ее информационного и технического обеспечения. Причем повышенный спрос на зарубежных рынках имеют, как правило, фирмы, которые предлагают новые, более полные комплексы логистических и других видов услуг. К их числу следует отнести, к примеру, аутсорсинг – максимальное освобождение предприятий-производителей от не свойственных им трудоемких и малоэффективных функций по снабжению продукцией и ее сбыту [4].

Крупные транспортно-логистические компании отличаются растущей рыночной активностью и устойчивостью. В их структурах созданы технологии и процедуры, в полной мере соответствующие высоким европейским стандартам перевозок и обслуживания клиентов. Будучи активными участниками рынка транспортно-логистического сервиса в области международных автомобильных грузоперевозок и имея расширяющуюся сеть региональных офисов, они, безусловно, имеют определенные риски и проблемы на пути развития. Риски и проблемы, а также предложения по их минимизации сгруппированы (с целью наглядности) в нижеследующей таблице.

Проблемы, возникающие в деятельности транспортно-логистических компаний, и предложения по их разрешению

Формулировка проблемы	Предложения по разрешению проблемы
1. Риски процесса перевозки	Увеличение количества страховых компаний-партнеров до 4–5 при заключении договоров страхования (с указанием единиц подвижного состава, ответственности перевозчика, требований сохранности груза и т. д.) с целью диверсификации страховых рисков

Формулировка проблемы	Предложения по разрешению проблемы
2. Риски потери доходов и/или снижения эффективности деятельности компании	Стремление к заключению долгосрочных договоров, предусматривающих как плановые объемы перевозок и механизмы повышения тарифов, так и инструменты минимизации кредитных рисков в отношениях с клиентами
3. Расширение перечня услуг	Осуществление за счет набирающих популярность во всем мире контейнерных перевозок, которыми, в числе прочего, занимаются автотранспортные предприятия. Это современный и достаточно экономичный способ перемещения груза, поскольку контейнер является съемным транспортным приспособлением, и с его помощью можно легко перевозить самые разнообразные грузы как при осуществлении одноmodalных, так и мультимodalных перевозок. Данный вид перевозок выгоден также благодаря снижению рисков повреждения груза в пути
4. Риски, связанные с таможней: простои автотранспорта в очередях на границе; неоперативность таможенного оформления; частые таможенные проверки и инспекции	Обязательная подача предварительных деклараций на таможню, что позволит минимизировать дни простоя транспорта; предварительное обсуждение с клиентом возможности появления таких расходов и разделение их между клиентом и компанией; при подготовке пакета документов для подачи на таможню необходимо готовить максимально полный комплект документов, заранее учитывая все возможные дополнительные вопросы и требования таможни
5. Изменения тарифной политики: ставок таможенных пошлин, требований по таможенному оформлению грузов, введение новых правил по сертификации и лицензированию товаров	Еще более тщательное отслеживание всех изменений в таможенном законодательстве; предварительный расчет расходов и платежей клиенту с учетом возможных изменений и предварительное обсуждение с ним дополнительных расходов
6. Существование возможного временного разрыва между предварительным расчетом расходов для клиента до момента фактического предоставления услуг (преимущественно касается «разовых» клиентов)	Необходимо предусматривать все результаты возможных стоимостных изменений и заранее информировать об этом клиента независимо от того, является ли договор на оказание услуг долгосрочным или же носит разовый характер
7. Несвоевременная оплата платежей клиентом компании (преимущественно касается «разовых» клиентов)	Тщательный мониторинг менеджерами как координирующими центрами выставления счетов и их оплаты. Предварительное внесение клиентом авансов на счета компании
8. Возможное несоответствие в товаросопроводительных документах на груз (ошибки в CMR, TIR и коммерческих документах)	Поскольку недочеты относятся к сфере деятельности специалистов-логистов, так как клиент, как правило, возлагает ответственность за проверку всей документации на них, то предупреждению таких проблем может способствовать тщательная проверка товаросопроводительной документации, осуществляемая как заблаговременно, так и на этапах перевозки, в случае необходимости – коррекция документов в максимально короткие сроки, до прихода груза на терминал (склад)

Окончание таблицы

Формулировка проблемы	Предложения по разрешению проблемы
9. Система постоянного повышения квалификации и переподготовки кадров (сегодня носит фрагментарный характер)	<p>Внедрение программы профессиональной переподготовки и совершенствования подготовки кадров в области транспортной, складской и логистической деятельности;</p> <p>изучение иностранных языков (в первую очередь, английского) с использованием специальной профессиональной лексики;</p> <p>проведение мастер-классов, корпоративных тренингов, дискуссионных форумов внутри компании.</p> <p>Исходя из необходимости квалифицированных кадров в области логистики (в том числе транспортной), следует формировать заказ для образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования на подготовку соответствующих кадров</p>

Как видим, транспортно-логистические компании, сталкиваясь с проблемами, возникающими в ходе деятельности, должны тщательно работать над их устранением и предупреждением. Только такая стратегическая направленность хозяйственной деятельности позволит компаниям в сложившихся рыночных условиях оказывать полный спектр транспортно-логистического сервиса самого высокого качества, предлагая клиентам востребованные услуги, максимально адаптированные к специфике федерального и региональных рынков.

Источники

1. Голоскоков В.Н. Интеграционные преобразования транспортного комплекса в условиях глобализации экономики // Экономические отношения. 2011. № 1.
2. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем // Бюллетень транспортной информации. 2003. № 3.
3. Щербанин Ю.А. Основы логистики. М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2007.
4. Agava Logistics. URL: <http://www.agava.ru>.