

3.2. ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Елена Ерошенко

Реферат: В статье раскрывается актуальность развития производственных систем в мировом хозяйстве в условиях глобализации. В том числе логистических систем в экономике Республики Беларусь. Выделены факторы, обуславливающие эффективность развития, одним из которых является географическое расположение. Определено их влияние на макроэкономические показатели республики. Выделена необходимость формирования конкурентных преимуществ за счет освоения услуг логистического аутсорсинга. На основе анализа принципов и функций аутсорсинга сформулированы основные проблемы развития, предложены наиболее привлекательные территории для организации логистических комплексов в Брестской области.

Ключевые слова: логистика, логистические системы, аутсорсинг, транспортная инфраструктура, складские комплексы, технологии распределения грузов, конкурентные преимущества

Начиная со второй половины XX столетия, экономические отношения между странами характеризуются все большей открытостью, которая к концу XX – началу XXI века достигла столь высокой степени, что ни одна национальная экономика не может функционировать изолированно от других. Ни одно государство мира не способно самостоятельно обеспечить своим гражданам полноценный доступ к материальным и культурным благам цивилизации. Процессы глобализации захватывают практически все сферы человеческой деятельности.

Технологической основой глобализации является чрезвычайно высокая скорость информационного обмена, которую обеспечивают современные средства коммуникации. Современная рыночная экономика определяется как система, основанная на транснациональных сетях предпринимательства. Опыт экономически развитых стран имеет немало примеров успешной реализации стратегии глобализации фирм, изначально различных по своей структуре, отраслевой принадлежности и виду деятельности. Но не только существующие транснациональные корпорации способны эффективно функционировать в новых условиях. Будущее принадлежит тем организациям, которые сумеют использовать все возможности для удовлетворения потребностей клиентов, отказавшись от всего лишнего в пользу повышения качества своего продукта и его доступности любому потребителю в любом месте земного шара. В качестве основных тенденций развития производственных систем в условиях глобализации экономики можно выделить следующие [3]:

- международная производственная кооперация и интеграция производственных ресурсов;
- внедрение принципов процессного управления;
- использование информационных и коммуникационных технологий;
- разработка продуктов открытой архитектуры;
- создание сетевых производственных структур на основе аутсорсинга.

Деятельность глобальной фирмы основана на поиске стратегических активов. К таковым относятся [3]:

- современная логистика и транспорт;
- новейшие достижения в сфере передачи и переработки информации;
- выгодное расположение производства;
- выгодное использование трудовых ресурсов;
- интеллектуальная собственность, инновации и ноу-хау.

Уже, по меньшей мере, двадцать лет ведущие зарубежные фирмы и транснациональные корпорации применяют различные логистические приемы в стратегическом планировании и текущем управлении основными сферами своей деятельности. Среди таковых находятся Coca-Cola, Procter & Gamble, IBM, Ford Motors, Toyota Motors, Volvo, Electrolux, Johnson & Johnson, General Motors. Сокращение на 1% логистических издержек эквивалентно увеличению объема продаж фирмы почти на 10%. Многие отечественные предприятия на данный момент находятся в достаточно непростой ситуации, для них является актуальным поиск путей выхода из затянувшегося кризиса. Одним из таких путей и является построение логистических систем. Однако внедрение в практику ведения бизнеса логистических концепций на данном этапе является прерогативой предприятий с участием иностранного капитала. Подавляющее же число отечественных компаний пока с опаской и недоверием относится к этим технологиям. Конечно же, есть руководители, которые рассматривают деятельность своей фирмы в перспективе и видят конкурентные преимущества, которые несет внедрение логистических систем.

По оценкам, суммарный грузооборот транспортно-логистических центров общего пользования к 2015 году может составить 25-30 млн. т. в год. Республика Беларусь благодаря развитию логистики может получить к 2015 году не менее 20% ВВП [1].

Географическое положение Беларуси предопределяет стратегию и политику, её экономическое развитие. Занимая центральную часть Европы, она способна играть роль геополитического моста в отношениях между Западом и Востоком. За счет выгодного географического положения, республика владеет уникальными возможностями участия в международном транзите. Транзит следует рассматривать не только как часть бизнеса, вносящую свой вклад в ВВП, но и как важный элемент позиционирования страны в мировом хозяйстве. Привлечение внешнеторговых грузов обязательно связано с внедрением логистических систем. Но для освоения перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров потребуются преодоление сложившихся диспропорций в развитии транспортно-дорожного комплекса страны, создание и улучшение материально-технической базы, применение современных технологий перевозки, переработки и хранения грузов, повышение качества перевозок, расширение набора и повышение качества услуг, предоставляемых грузовладельцам и другим участникам транспортного процесса.

Решать данные проблемы можно только комплексно, с учетом как можно большего и максимально возможного количества факторов и критериев, что и является логистическим подходом, который в совокупности с микро-, мезо- и макрологистикой, а также с экономической географией и географией путей сообщения представляет собой геологистический подход к управлению транспортными и грузовыми потоками [3].

Формирование и развитие логистических систем в Беларуси позволит устранить трудности ведения бизнеса с зарубежными партнерами. В этом процессе важен подход к внедрению концепций логистической системы. В стране разработана "Программа развития логистической системы до 2015 года». Такое решение

содержится в постановлении правительства N1249 от 29 августа 2008 года". Программа предусматривает формирование транспортно-логистических, оптово-логистических (торговых) и многофункциональных логистических центров. Транспортно-логистические центры предназначены для обработки транзитного грузопотока, а также разработки, организации и реализации рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса", пояснили в пресс-службе. Основной функцией оптово-логистических (торговых) центров является поставка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства непосредственно потребителям или организациям розничной торговли. В настоящее время в республике действуют более 7,29 тыс. специальных складских помещений, более 1 тыс. временных помещений, 29 хранилищ для картофеля, овощей и фруктов, 139 складов-холодильников, 59 магазинов-складов. Проблема заключается в том, что основная часть функционирующих складов по степени оснащенности и техническому состоянию может быть отнесена к складам класса "С" и "D". Специалисты по недвижимости знают, что перевод таких объектов в класс «А» или логистический центр невозможно. Гораздо эффективнее новое строительство.

Во-первых, это экономит время на подготовку разрешительной документации и проектно-сметной.

Во-вторых, позволяет выбрать наиболее эффективный район застройки.

В-третьих, сэкономят немалые средства на реконструкцию, перестройку или снос старых объектов.

Однако следует обращать внимание не только на создание современной логистической материально-технической базы. В развитых странах происходит эволюция деловой практики в промышленности и торговле, означающая радикальный отход от традиционной организации производства и сбыта. Данный процесс облегчен прогрессом в области перевозок хранения и связи. Общим знаменателем для всего этого служит логистическое управление. К рассматриваемым вопросам примыкает тема об экономических предпосылках создания интегрированных транспортно-распределительных систем.

В современном мире компании сталкиваются с сильнейшим давлением со стороны рынка. Выживают и добиваются успеха лишь те организации, которые ведут бизнес наиболее эффективным способом, добиваясь снижения операционных издержек при сохранении высокого качества товаров и услуг. Одной из наиболее современных и успешных бизнес - моделей, позволяющих добиться реальных конкурентных преимуществ, является аутсорсинг.

Аутсорсинг - это передача части функций по обслуживанию деятельности фирмы другой организации-исполнителю.

Существуют различные виды аутсорсинга. Распространенными (основными) считаются следующие: бухгалтерский, юридический, кадровый, IT аутсорсинг, уборка помещений (клининг), аутсорсинг эксплуатации объектов недвижимости, логистический или транспортный аутсорсинг, аутсорсинг персонала (аутстаффинг).

Принцип аутсорсинга: «оставляю себе только то, что могу делать лучше других, передаю внешнему исполнителю то, что он делает лучше других».

Существует условное разделение в оказании логистических услуг от 1PL- до 5PL-провайдера.

«Логистика одной стороны» - 1PL - была характерна для периода 1970-1980 гг., когда компании решали все свои логистические задачи собственными силами

и с привлечением своих внутренних ресурсов. Примерно в то же время начали формироваться так называемые 2PL-провайдеры - компании, которые предлагали своим клиентам некий простейший логистический аутсорсинг: транспортные услуги или несложные складские операции.

Сегодня термины 1PL и 2PL практически не употребляются. В зависимости от этапа развития предприятия и масштабов производства наиболее распространенным является формат – 3PL.

Аббревиатура 3PL расшифровывается как third party logistics, или, если по-русски, логистика третьей стороны. 3PL провайдеры логистических услуг несут ответственность по условиям контрактов за многие выполняемые ими операции. Примерами тому служат такие виды деятельности, как обработка заказов, разработка документации и контрактов, система платежей, конечная доставка до потребителя, их обслуживание и послепродажный сервис (рис. 1).

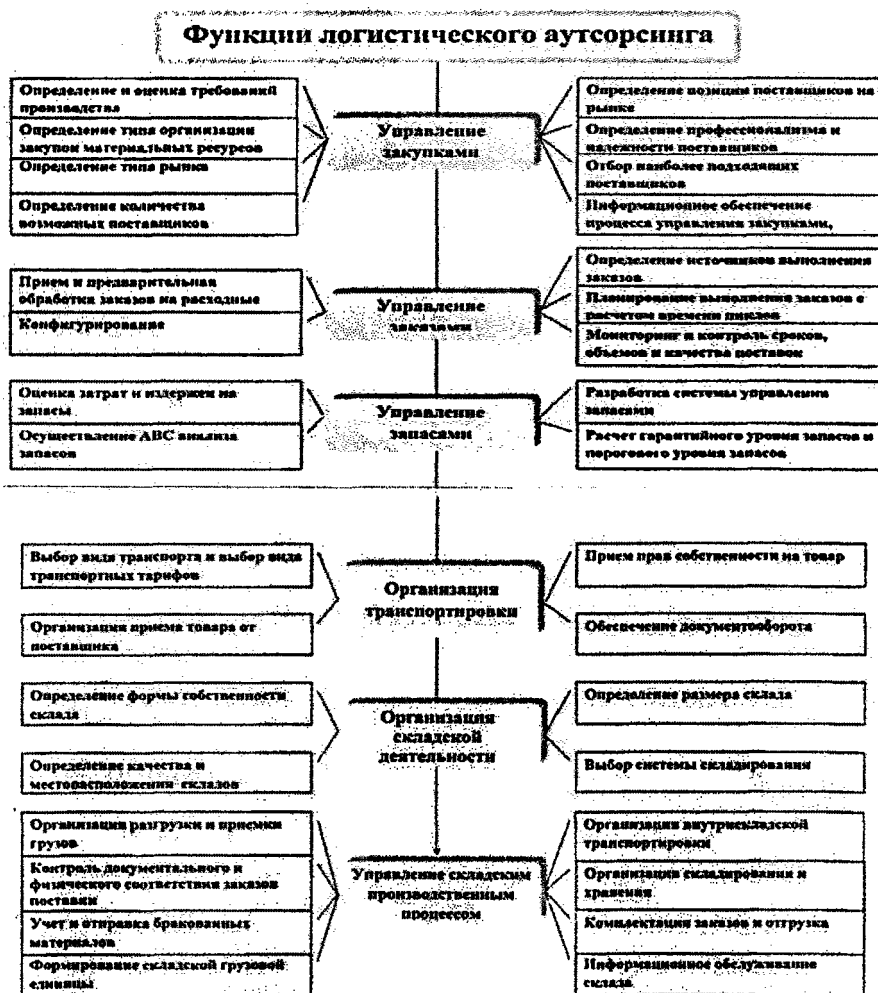


Рис. 1. Функции логистического аутсорсинга на уровне 3PL

В последние годы к портфелю логистических услуг добавилась концепция еще более комплексного аутсорсинга, получившая название 4PL. 4PL - это интеграция всех компаний, вовлеченных в цепочки поставок. 4PL-провайдер решает задачи, связанные с управлением всеми логистическими процессами компании-клиента с учетом долгосрочных стратегических целей. Так же сформировалась логистика пятой стороны - 5PL. Отличие этой услуги состоит в использовании сети Интернет как единой виртуальной платформы для решения логистических задач.

В стране данный вид услуг не получил должного развития. Транспортные компании в лучшем случае способны предложить спектр услуг на уровне 2PL. Развитие логистического аутсорсинга в Республике Беларусь затруднено не только в связи с отсутствием центров на ее территории, но и по ряду других причин:

- относительно высокие цены на логистические услуги;
- простой транспорта, потеря времени и денег по причине организации работы таможенных органов;
- общий низкий уровень образованности логистов на фирмах;
- нехватка квалифицированных кадров;
- высокие риски внешнего снабжения;
- глобальное отставание производственной и информационной базы;
- несформированный спрос на данный вид услуг;
- высокая степень недоверия к аутсорсингу в логистической сфере;
- отсутствие навыков сравнительного экономического анализа среди специалистов предприятия.

Основными мотивами принятия аутсорсинга на белорусских предприятиях являются:

- снижение затрат компании;
- концентрация на профильном бизнесе;
- повышение качества услуг или товаров;
- передача некоторых рисков компании-аутсорсеру;
- повышение конкурентоспособности.



Рис. 2. Варианты расположения логистических центров в Брестской области

Основной задачей в период реализации государственной программы является формирование спроса на услуги. В каждом регионе республики необходимо выполнить анализ наиболее привлекательных для расположения логистической инфраструктуры территорий.

Представим на карте варианты расположения логистических центров в Брестской области.

В первом варианте, его удобно разместить в районе пограничного перехода «Домачево». Это обусловлено следующими факторами:

- близкое расположение Республики Польша и Украины;
- возможность упрощения формальностей на таможенных постах;
- близкое расположение к областному центру, а, следовательно, минимизация времени доставки груза при обеспечении его полной сохранности;
- частично созданная и не используемая инфраструктура.

Во втором варианте, логистический центр возможно расположить в районе брестского аэропорта в связи с:

- возможностью использования авиатранспорта, то есть уменьшение транзитного времени следования груза, что позволит увеличить использование инфраструктуры объекта;
- близким расположением областного центра, а, следовательно, минимизации времени доставки груза при обеспечении его полной сохранности;
- обеспечением наиболее эффективной организации распределения продукции;
- расширением своих территориальных сфер влияния (география поставок);
- близостью потенциальных клиентов (предприятия СЭЗ);
- развитой инфраструктура.

Выводы

Современные тенденции развития международной торговли выдвигают новые требования к субъектам мирового рынка. Повышаются требования к эффективности процессов товародвижения, в частности большое внимание уделяется затратоемкости, трудоемкости, своевременности доставки грузов. А это в свою очередь невозможно обеспечить без создания на территории Республики Беларусь современной логистической инфраструктуры. Исследование закономерностей развития рынка логистических услуг позволило установить необходимость развития услуг логистического аутсорсинга на территории Республики Беларусь с целью формирования конкурентных преимуществ на территории СНГ.

Литература

1. Доклад директора Института экономики НАН Беларуси академика Никитенко П.Г. на II Белорусском транспортно-логистическом конгрессе (8 октября 2008 г. Пленарное заседание): www.tc.by
2. Ковтунов А.В., Курсенков П.В., *Методологические основы размещения логистических центров на транспортной сети СНГ*: www.eatu.ru, 05.05.2009
3. Рудая И., *Тенденции развития производственных систем в условиях глобализации*: www.Subcontract.ru, 02.05.2009
4. Материалы сайта: www.logistik.ru, 05.05.2009
5. *ITSM online*: www.ITSMonline.RU, 14.03.2009
6. *«Энциклопедия маркетинга»*: www.cfin.ru, 25.03.2009