

Автор:

Баталин Г.Р., Студент 2 курса магистратуры  
«Российский университет транспорта (МИИТ)»

Россия, г. Москва

Writer:

Batalin G.R., 2nd year master's student  
«Russian University of Transport»

Russia, Moscow

**ОПЫТ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ  
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ  
EXPERIENCE OF EUROPEAN COUNTRIES IN IMPROVING THE  
LOGISTIC ACTIVITIES OF ORGANIZATIONS**

**Аннотация.** В данной статье рассмотрен опыт европейских стран в совершенствовании логистической деятельности организаций: внедренные инновации, разработки и тенденции.

**Annotation.** This article discusses the experience of European countries in improving the logistics activities of organizations: implemented innovations, developments and trends.

**Ключевые слова.** Логистические процессы, европейские страны, логистическая система, цифровые технологии, фирмы-посредники.

**Keywords.** Logistic processes, European countries, logistics system, digital technologies, agent firms.

Постоянные изменения, которые затрагивают экономическую и социальную среду всех без исключения стран, в совокупности являются главным фактором формирования мирового общества потребителей. В сложившейся рыночной обстановке ключевым двигателем прогресса является потребитель, как источник спроса, который напрямую влияет на характер производства продукции (работ и услуг). Для удовлетворения потребительского спроса важно оптимизировать работу рынка, чтобы хозяйствующие субъекты смогли

сформировать должное предложение. Ключевую роль играют поставщики, предприятия - производители и продавцы, которые отвечают за удовлетворенность населения, путем своевременного предоставления актуальной продукции по рыночной цене. Обеспечение баланса между спросом и предложением возможно только в случае эффективной работы логистической сферы экономики, которая обеспечивает высокую эффективность доставок, а также рационализацию товарных и финансовых потоков на протяжении всего процесса товародвижения, начиная со стадии производства и оканчивая его потреблением (эксплуатацией и утилизацией).

Становление рыночной структуры на территории России показало, что в приоритете находится потребитель со свойственными ему традиционными потребностями. Тем не менее наличие человеческого потенциала не привело к становлению логистической инфраструктуры, которая бы удовлетворяла стандартные требования мировой практики. Недостаточная развитость логистической сферы стала одной из причин, по которым производители не в состоянии в полной мере удовлетворить общественный спрос на соответствующем уровне.

В жестких рыночных условиях, вынуждающих производителей прилагать все усилия для завоевания больших долей рынка и получения конкурентных преимуществ, производители вынуждены расходовать имеющиеся в их распоряжении ограниченные ресурсы для создания собственных логистических систем. Поскольку компании вынуждены расходовать существенную часть бюджета для обеспечения товародвижения, процесс развития юридических лиц существенно замедляется. Причина этому - недостаточно развитая централизованная логистическая система в России. Сложившаяся ситуация характеризует Россию как отстающее государство в мировом стремлении к обеспечению технологического и современного экономического пространства. Осознание происходящего объясняет актуальность необходимости разработки и реализации проекта логистической модели, выстроенной по средствам адаптации зарубежных

моделей. Указанная модель должна быть разработана для повышения конкурентоспособности страны на мировом рынке. Реализация программы создания эффективной логистической системы выступает в качестве одного из стратегических направлений развития России. Скорейшая реализация проекта требует продолжительного этапа подготовки, существенную долю которого занимает ознакомление с теоретическим материалом и проведением аналитических исследований. Наиболее важно проанализировать принципы и средства создания и обеспечения функционирования будущей централизованной логистической сферы.

Если рассмотреть европейский рынок товарного оборота, то можно отметить характерную для большинства производителей высокую ресурсную обеспеченность. Наличие финансовой подушки безопасности гарантирует минимальные риски в борьбе за удовлетворение постоянно меняющихся потребительски запросов. Имеется в виду наличие источников возмещения непредвиденных расходов компании. Для Европы также характерна оптимизация объемов единичной партии, выбор наиболее рационального маршрута, активное применение на практике последних технологий, позволяющих существенно экономить ресурсы, использование информационных технологий, постоянная модернизация средств сопровождения товара, создание наиболее правильных условий складирования и оптимизация погрузки и разгрузки. Также имеется положительная динамика в сфере логистического обслуживания клиентов.

Для современных лидеров экономики является обыденным постоянный контроль за передвижениями товара. Руководство предприятия убеждается в преимуществах складских помещений, которые будут отвечать за сохранность товара. Таким образом, европейские компании по средством минимизации рисков утери

материальных и финансовых ценностей, обеспечивают стабильный рост и развитие. За счет стабильного развития европейские компании обеспечивают укрупнение и углубление ассортимента.

Кроме того, необходимо отметить тот факт, что в России наибольшего распространения достигла сфера предоставления единичных поставок для юридических лиц. Данная тенденция также прослеживается и в странах Европы. Такого рода логистические цепи включают в себя разные виды транспорта: автомобиль, железнодорожный транспорт, воздушный транспорт, осуществление перевозок товарных партий разного объема. Главной особенностью единичных перевозок является минимизация временных затрат. Однако для европейских логистических цепей характерен высокий уровень интегрированности. Такая особенность обеспечивает высокий уровень стандартизации предоставляемых услуг, а также упрощение таможенного вопроса. Так, на территории стран Евросоюза можно заметить целый ряд успешно развивающихся транс-логистических корпораций. Для них характерно наличие сложноструктурированной сети представительств, большая сеть складских помещений, терминалов и слаженно функционирующих систем по всей территории Европы и не только. Цель интеграции и создания глобальных объединений - упрощенная система прохождения таможенного отдела и оптимизация транспортных потоков. Такого рода объединения имеют обширную сферу влияния, их воздействие распространяется на огромное число стран и даже материка.

Статистические данные показывают, что уровень логистической системы России на текущий момент времени показывает показатели развития на порядок ниже, чем у развитых стран. Однако можно заметить положительную тенденцию в области увеличения объемов инвестирования со стороны государства в разработку и строительство автомобильных магистралей по всей территории, а также улучшения системы работы почты России. Реализация подобного рода мероприятий создаст огромный вклад в развитие общероссийской логистической системы.

Содержать обширный штат специалистов для решения логистических задач при современном развитии технологий экономически невыгодно, поэтому возникла стабильная практика по делегированию части логистических функций фирмам – посредникам.

Фирмы – посредники могут оказывать специализированные услуги или могут полностью управлять логистическим процессом по перемещению товарно – финансовых потоков.

Большинство 3PL-операторов стремятся к повышению уровня использования информационных технологий для организации бизнес-процессов. Это позволяет анализировать большой поток информации и принимать наиболее целесообразные решения, исключая влияние человеческого фактора. Современные информационные технологии позволяют обрабатывать огромное количество данных, а объединение виртуального пространства – быстро передавать аналитику этих данных заинтересованной стороне. Цифровые технологии позволяют существенно сэкономить временные и финансовые затраты на поиск наиболее оптимального процесса перемещения материальных потоков.

На данный момент более важным, чем обеспечение материальной базы, стало наличие у фирмы – посредника потенциала для сбора и анализа данных о состоянии рынка. Всю большую роль на рынке стали играть провайдеры, владеющие большим объемом информации. 3PL-операторы отказываются от материально-технического обеспечения логистических процессов и склоняются к перемещению функции, по обслуживанию бизнеса, в виртуальную среду. Все больше интернет – сервисов заменяют собой классических посредников по предоставлению логистических услуг.

Логистические компании вкладывают огромные средства в разработки ИТ – технологий, а онлайн – операторы постепенно вытесняют классические фирмы – посредники, так как более конкурентоспособны.

Данные сервисы работают по принципу обеспечения своих клиентов данными из виртуально – сетевого пространства. На крупных инновационных платформах, практически все логистические процессы от управления до координации перемещения товаров полностью автоматизированы.

Работа виртуального провайдера логистического направления имеет ряд специфических отличий.

Единственным видом деятельности, определяющим их функцию, для виртуальных логистических провайдеров (VLP), является использование собственного программно – сетевого комплекса. Они одновременно выполняют и информационную поддержку, и непосредственное решение логистических задач.

Программные комплексы, работающие в виртуальном пространстве, в корне отличаются от стационарных информационных платформ offline-логистики.

Прежде всего, весь объем ПО, включая какие-либо ее части, является собственностью виртуально логистического провайдера, и запрещено к использованию другими лицами. Это обеспечивает высокую конкурентоспособность VLP на рынке, так как клиенты могут использовать в своей деятельности только сервисные услуги для решения логистических задач бизнеса. Организация-разработчик одновременно и разрабатывает, и внедряет, и использует продукт своей интеллектуальной деятельности.

Информационная платформа существует в одном экземпляре на виртуальном сервере, и используется только виртуальным логистическим провайдером. Деятельность VLP состоит в обеспечении нормального функционирования ПО и решении задач, поставленных перед ним клиентом, с помощью, находящейся в его единоличном распоряжении, информационно-технической базы.

Пользователями программного продукта VLP становится широкий круг компаний – участников логистических процессов. Виртуальный

логистический провайдер играет роль посредника в деятельности участников рынка. Задача VLP максимально эффективно организовать взаимодействие всех фирм – звеньев цепи поставок, для достижения ими оптимального уровня прибыли.

Для современного формирующегося в обществе потребления характерна направленность рынка на удовлетворение запросов покупателя. Максимальное удовлетворение запросов и потребностей потенциальных покупателей в короткие сроки и по самой оптимальной цене возможно только при хорошо налаженном логистическом процессе перемещения материальных потоков.

Наибольшее внимания для исследования положительного опыта заслуживает система логистики, построенная в странах, находящихся на первых местах по индексу LPI (Logistics Performance Index).

Этот индекс характеризует уровень развития транспортно – логистической системы страны. Оценка проводится на основании выводов о том, в какой степени развиты такие сферы логистики как национальная таможня, система международных перевозок, инфраструктура, нормативно-правовое регулирование логистики, своевременность и безпроблемность оказания логистических услуг.

С точки зрения анализа опыта построения и регулирования логистических процессов наибольшего внимания заслуживают логистические механизмы стран Европейского союза и Китая, соседствующих с РФ стран.

Страны Европейского союза представляют собой сектор единого транспортного пространства, с высокоразвитой инфраструктурой и высокотехнологичными логистическими услугами. Деятельность логистических посредников опирается на инновационные информационно-технологические схемы логистики. Сформированы обширные базы данных, постоянно совершенствуются коммуникационные системы, внедряются новые программные

продукты. Происходит постоянный мониторинг эффективности взаимодействия всех звеньев логистической цепочки. От анализа складских инфосистем до оптимизации маршрутов.

Следует отметить, что европейскую логистику характеризует целостность подхода к организации логистических услуг. Это упрощает таможенное оформление грузов и позволяет оказывать транспортные услуги по единому стандарту.

Организация разветвленной сети представительств, складских помещений, терминалов крупными транспортно – логистическими компаниями существенно повышают эффективность оптимизации транспортных потоков. Транспортные корпорации имеют свои отделения в странах ЕС и за его пределами и влияют на логистику целых регионов.

Следует отметить, что влияние развития логистической сферы на экономическое развитие страны отмечено зарубежными экономистами уже довольно давно. На темпы развития этого сектора хозяйственной деятельности во многом оказывают влияние на уровень потребления внутри страны, степень развития производства и технологий, внешнеторговая политика государства.

На внедрение практических приемов организации логистических процессов во многом влияет специфика страны. Политика, уровень развития рынка, национальные традиции и социальная обстановка.

Изучение опыта зарубежных компаний позволяет сделать вывод, что направление развития логистики во многом определяется конкретными экономическими потребностями.

Если ранее логистика была направлена на удешевление транспортировки больших партий товаров, то в данный момент приоритетное направление получают решения в сфере ускорения доставки товаров потребителю. К тому же фирмы-производители предпочитают делегировать обслуживание логистических процессов компаниям-

посредникам, что, безусловно, расширяет для логистических корпораций сферу деятельности.

Страны Западной Европы – лидеры рейтинга LPI имеют как положительные стороны функционирования логистической системы, так и недостатки. К тому же специфика Российской экономики не позволит шаблонно скопировать западный пример логистического процесса.

Инфраструктура обеспечения транспортно – логистической системы стала формироваться в нашей стране сравнительно недавно. К тому же из-за больших расстояний, добиться достаточной степени интеграции фирм – перевозчиков и компаний – посредников довольно затруднительно. Определенные трудности создает довольно жесткое таможенное законодательство.

Опыт зарубежных стран позволяет оценить положительное влияние на развитие логистики внедрения информационных технологий.

Развитие единого информационного пространства и переход операторов из сферы offline-логистики в виртуальное пространство является мировой тенденцией в усовершенствовании организации перемещения материальных потоков.

#### **Использованные источники:**

1. Бочкарев А.А., Бочкарев П.А. Логистика городских транспортных систем: учебное пособие для СПО, 2-е изд., пер. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2018. 150 с.

2. Веригин Д.А. Оптимизация процессов в области логистики складских комплексов // Морской вестник. 2018. № 2 (66). С. 29.

3. Вискова А.Ю., Веремеенко Е.Г. Проблемы и перспективы российского рынка транспортно-логистических услуг // Молодой исследователь Дона. - 2018. - № 4.

4. Голубчик, А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А. М. Голубчик. – Москва: ТрансЛит, 2011. – 317 с.
5. Григорьев М.Н., Ткач В.В. Коммерческая логистика: теория и практика: учебник для СПО, 3-е изд., испр. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2018. 507 с.
6. Друкер, П. Эффективное управление / П. Друкер. - Спб.: Спецлит, 2015. 180 с.