

# ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ МОЛДОВА

ст. преподаватель Сергей КАНТ, д.т.н. конф. унив. Юрие ТЕЗЕК

Технический университет Молдовы

**Резюме:** В условиях расширения международного товарообмена происходит изменение структуры транспортно-экспедиционных рынков. Согласно современной классификации транспортно-экспедиционной деятельности в настоящее время выделяют 5 уровней логистического сервиса. Для улучшения своих позиций на рынке транспортно-экспедиционных услуг молдавским компаниям необходимо расширить как спектр оказываемых услуг, так и свой технологический уровень.

**Ключевые слова:** транспортно-экспедиционное обслуживание, логистический провайдер, логистический сервис, рынок транспортно-экспедиционных услуг, IT-технологии.

Транспортная система представляет собой большой и сложный народнохозяйственный комплекс, включающий совокупность производственных объектов и органов управления. Главная цель его – наиболее полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в рациональных перевозках грузов и пассажиров за счет улучшения координации работы всех видов транспорта и взаимодействия их с другими отраслями народного хозяйства, внедрения более совершенной технологии перевозок в смешанном сообщении, снижения удельных транспортных издержек, расходов ресурсов на перевозку грузов и пассажиров, осуществления мер по сокращению сроков доставки и улучшению сохранности грузов.

Одним из путей решения указанных задач является развитие транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений народного хозяйства. Выполняя по поручению и от имени грузовладельцев весь комплекс работ, связанных с отправлением и получением грузов, специализированная экспедиционная служба принимает на себя функции организатора транспортного процесса.

Экспедитор, или оператор, или логистический провайдер, — это представитель и защитник интересов грузовладельца, оказывающий логистические услуги грузовладельцу. Осуществление таких сопутствующих перевозочному процессу операций и услуг, как оформление транспортных документов, информирование о сроках доставки, прием, сдача и сопровождение грузов, выбор вида подвижного состава, проведение расчетов за перевозки, а при необходимости, выполнение погрузочно-разгрузочных работ и хранения грузов, позволяет транспортно-экспедиционной службе непосредственно влиять на повышение эффективности работы отправителей, получателей и транспортных узлов [1].

Специализированные транспортно-экспедиционные компании освобождают клиентов от несвойственных им работ, способствуя ускорению движения товароматериальных потоков, сокращению транспортных издержек, уменьшению потерь и порчи грузов, предоставлению клиентам дополнительных сервисных и коммерчески-деловых услуг.

В число основных логистических издержек входят транспортировка (более 50 % всех расходов), управление складами и запасами (более 20 % издержек), погрузочно-разгрузочные работы (8 %), упаковка и маркировка (до 7 %), страхование (8 %), таможенная очистка (2 %), а также информационное обеспечение груза [2]. В Республике Молдова особенно актуальны услуги по транспортировке груза, аренде складов и услуги таможенных брокеров.

Сегодняшние тенденции на мировом рынке по производству товаров и услуг таковы, что предприятия направляют свои усилия и капитал преимущественно на профильную деятельность, предоставляя выполнение второстепенных функций аутсорсинговым компаниям или, реже, — специально создаваемым дочерним фирмам. В полной мере данная тенденция наблюдается и в транспортно-экспедиционной сфере.

Компания-грузовладелец либо выполняет транспортно-экспедиционные услуги сама, либо привлекает для этого провайдеров логистики. Как правило, малые и средние производители товаров и услуг отдают большую часть услуг на аутсорсинг. Крупные же компании, как правило, будут заниматься логистикой комплексно сами, привлекая провайдеров лишь на конкретных направлениях. Для них большую роль будет играть гибкость собственной логистической системы и качество услуг.

Даже самая крупная компания не будет полностью полагаться на собственные силы, при этом ни одна малая компания не будет отдавать все логистические услуги на аутсорсинг. Причина в том, что логистика — широкое понятие, и в неё входит много параметров.

Благодаря нынешнему направлению развития мирового бизнеса значительно выросло количество логистических провайдеров (посредников), которые оказывают комплексные транспортно-экспедиционные услуги. Согласно современной классификации транспортно-экспедиционной деятельности в настоящее время выделяют 5 уровней логистического сервиса (Party Logistics – PL) [3], которые отличаются и по спектру услуг, и по технологическому уровню:

1PL (First Party Logistic) — Автономная логистика. Данный сервис называется еще логистическим инсорсингом и характеризуется тем, что грузовладелец сам выполняет все логистические операции. Данная технология сформировалась еще в 70-80-х годах прошлого века.

2PL (Second Party Logistic) — Традиционная логистика. Второе название этой технологии: «логистика второй стороны», или частичный логистический аутсорсинг. При таком сервисе компания берет на себя часть логистических функций (планирование, складирование, формирование логистической цепочки), однако она прибегает к привлечению сторонней транспортной организации (подрядчика), так как сама не обладает собственным транспортом. В этом случае, обычно, привлеченная фирма имеет ограниченный функционал и регион перевозок и использует свой транспортный парк (материальные активы).

3PL (Third Party Logistic) — Комплексный логистический аутсорсинг. 3PL-провайдер – это специализированная компания, которой поручается аутсорсинг всех или большей части логистических операций, то есть сам грузовладелец не занимается внешней логистикой. Провайдеры, относящиеся к данному типу, оказывают широкий спектр услуг и имеют в своем штате высококвалифицированных сотрудников. 3PL-провайдер не участвует в планировании всей логистической цепочки предприятия и не включен в хозяйственную деятельность клиента. Подрядчик оказывает комплекс услуг, в состав которых входят транспортировка товара, складирование, сквозное складирование, техническое управление складскими запасами, упаковка и экспедирование грузов.

На западных рынках доминируют транспортно-экспедиционные компании, оказывающие комплексный логистический сервис. К 3PL-провайдерам также можно отнести те компании, которые оказывают подрядные услуги логистики и грузоперевозок, как, например, экспедиторские, курьерские и другие компании.

4PL (Fourth Party Logistic) — Интегрированный логистический аутсорсинг. Это сервис, при котором грузовладелец привлекает стороннюю логистическую компанию и дает ей право оказывать услуги не только по комплексной транспортной логистике, но и по планированию и проектированию цепочек поставок, а также передает ей задачи по управлению логистическими бизнес-процессами на предприятии.

Сегодня большое количество достаточно крупных компаний пользуются услугами 4PL-провайдеров, например, TOSHIBA, SONY, FORD и многие другие. Внедряя современные технологии в построение своего бизнеса, компании повышают свою конкурентоспособность и расширяют свое присутствие на мировом рынке.

5PL (Fifth Party Logistic) — «Виртуальная» логистика». Когда 4PL-провайдер начинает оказывать еще и услуги сетевого бизнеса, то он становится 5PL-оператором. Таким образом, это аутсорсер логистической сферы, который, используя глобальное информационно-технологическое пространство, способен оказывать весь спектр услуг. Яркими примерами 5PL-провайдеров можно назвать интернет-магазины, такие как eBay, Aliexpress, Amazon и др.

Очевидно, что будущее логистического сервиса – за развитием IT-технологий. И это развитие подразумевает не просто технологическое усовершенствование существующих функций, а создание на базе IT-решений принципиально новых видов сервиса – автоматизация подбора маршрута (с вариантами по разным параметрам), трэкинг (онлайн отслеживание), клиентские блоки (для интегрированных заказчиков) и пр. В этом случае основные функции IT будут меняться от простого обеспечения работы единого информационного пространства компании к развитию ее сервисного уровня, что и станет генеральной функцией IT-секторов логистических компаний 4 и 5-го уровней.

Подавляющая часть молдавских транспортно-экспедиционных предприятий относится именно к уровню логистического сервиса 2PL, многие из них ставят в качестве своей стратегической цели достичь уровня 3PL, что позволит им строить со своими клиентами среднесрочные и долгосрочные отношения.

Основной проблемой, с которой сталкиваются транспортно-экспедиционные фирмы при движении к этой цели, является необходимость достаточно крупных инвестиций в создание современной логистической инфраструктуры. Современный рынок транспортно-экспедиционных услуг также нуждается в специалистах в различных товарных категориях, так как не каждая компания-клиент в состоянии обучить сотрудника аутосорсинговой компании работе с его товаром.

Также у компаний, которые могли бы стать клиентами транспортно-экспедиционных компаний 3PL-провайдеров, существуют определенные предубеждения: многие не доверяют качеству предоставляемых услуг, сомневаются в надежности поставок и т.д. Другим фактором является хаотичность бизнес-процессов на самих предприятиях-клиентах, из-за чего они не могут объективно оценить собственные логистические затраты.

Развитию рынка транспортно-экспедиционных услуг в Республике Молдова будут способствовать увеличение объемов внешнеэкономической деятельности, развитие розничной торговли, рост промышленного и сельскохозяйственного производства.

## **Библиография**

1. Сханова С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев; Москва; Издательский центр «Академия»; 2005. ISBN: 5-7695-2000-0.
2. Модели и методы теории логистики: Учебное пособие / под ред. В.С. Лукинского. – СПб: Питер, 2008. ISBN: 978-5-91180-139-7.
3. Саркисов С.В. Логистика – Дело АНХ – М: 2008. ISBN: 978-5-7749-0502-7.